"HAYALİNDEKİ OTOMOBİLİ TASARLA" YARIŞMASI
Hayalindeki otomobili tasarla
SAYI: 2019-8 FİYATI: 12 TL www.otohaber.com.tr Auto Zeitung işbirliğiyle

otohaber

YENİLİK
RENAULT CAPTUR

4 FARKLI KARAKTERDE RAKİBİN ORTAK HEDEFİ EN YÜKSEK KEYFİ SUNMAK
PİST KEYFİ

TESTLER

İDDİALI ALTERNATİF
SKODA KAROQ

YENİLİK: SÜRPRİZLER VE İLKLER

AİLE DOSTU
CITROEN BERLINGO

YENİLİK RÜZGARI DEVAM EDİYOR!

KARŞILAŞTIRMA: HONDA CIVIC HB 1.5L, MERCEDES-BENZ A 200 HB

SPORTİF KOMPAKTLAR

ARTIK SADECE HİBRİT
TOYOTA RAV4

ISSN1307-5047 K.K.T.C. FİYATI 14.50 TL

Aracınızı, **yazın** yıpratıcı etkilerine karşı koruyor musunuz?

HER YIL YENİLENEBİLEN ÖMÜRBOYU Ziebart GARANTİLİ

Güneşin boyayı soldurup matlaştıran ışınlarına, kuş pisliği ve ağaç reçinesinin boyayı yakıcı etkisine, yoldan gelen taş vuruklarına karşı onu, güneşin kanserojen UV ışınlarına, yoldan gelen gürültüye karşı sizi ve sevdiklerinizi, Ziebart'ın profesyonel ve ömür boyu garantili koruma sistemleri ile koruyalım.

Yatırımınız ilk günkü gibi ışıldayıp, değerini kaybetmezken, siz ve sevdikleriniz konforlu bir sürüşün tadını çıkarın.

Ziebart Boya Koruma Sistemleri ☼ Z-Gloss® Nano-Seramik Kaplama ☼ Z-Shield® Kaput Koruyucu Film Ziebart Cam Filmi ☼ Ziebart Bagaj Havuzu ☼ Klima Dezenfeksiyonu ☼ Ses Yalıtım Sistemi Döşeme Halı ve Vinil Koruma Sistemi ☼ Ziebart Mikrop Kalkanı ☼ Antibakteriyel Detaylı İç Temizlik Sistemi Folyo Kaplama Uygulaması ☼ Ziebart Alt Koruma ve Pas Önleme Sistemi ☼ Su İtici Cam Kaplaması

ziebart.turkiye ZiebartTurkiye ziebart_turkiye www.ziebart.com.tr

Ziebart
KORUMA SİSTEMLERİ • CAM FİLMİ • DETAYLI İŞLEMLER

ANKARA: (0312) 220 0 220 **BURSA: Osmangazi:** (0224) 211 11 34 • **Özlüce-Express:** (0224) 413 94 08
BATMAN-Express: (0488) 214 93 94 **DİYARBAKIR:** (0412) 251 02 22 **ERZURUM-Express:** (0442) 502 00 00
İSTANBUL: 4. Levent (0212) 280 16 00 • **Altunizade** (0216) 492 76 60 • **Avcılar** (0212) 690 85 90 • **Bostancı** (0216) 408 24 24
Dudullu (0216) 499 35 35 • **Güneşli** (0212) 657 84 88 • **Maltepe** (0216) 518 58 88 • **Merter** (0212) 637 27 20
İZMİR: Çınarlı (0232) 462 61 16 **KOCAELİ: İzmit** (0262) 335 25 82 **MERSİN-Express:** (0324) 359 00 59 **SAKARYA-Express:** (0264) 275 1 275

Editör

Halit Bolkan

halit.bolkan@otohaber.com.tr

YAYALARA DA SICAĞA DA DİKKAT!

Son dönemde yayaların trafikteki önceliğiyle ilgili önemli adımlar atılıyor. Yaya geçitlerinin önüne "Önce Yaya" ve benzeri yazılar yazılıyor, çeşitli mecralarda bilgilendirme çalışmaları yapılıyor. Son derece doğru bir kampanya yürütüldüğünü düşünüyorum. Hatta bilgilendirmeler ve denetimler artırılmalı. Yaya geçitlerinden geçen yayaların üzerine araçlarını süren, korna çalarak taciz eden sürücülerin artık neslinin tükenmesi lazım. Bunun karşılığında yayaların da karşıdan karşıya geçiş kuralları hakkında bilgilendirmeleri, sıkça uyarılmaları da gerekiyor. Karşıdan karşıya geçmenin en önemli kuralları, önce sola sonra sağa sonra tekrar sola bakarak geçiş yapılması. Ayrıca yolun ortasına gelindiğinde sağa tekrar bakmak gerekiyor. Özellikle akıllı telefonlar ve sosyal medya alışkanlıkları nedeniyle birçok yaya artık yola değil telefon ekranına bakarak yürüyor. Bu da çok ciddi kaza riski oluşturuyor. Yayaların bu konuda çok daha dikkatli olması şart.

Bir diğer önemli hata da karşıdan karşıya geçerken en kısa mesafeyi kat ederek, hızlıca değil, yolu çapraz şekilde ve sallanarak geçmek. Daha az yol yürümek uğruna birçok yaya bu hataya düşüyor. Halbuki en güvenli geçiş, direkt olarak karşı kaldırıma doğru yürümek. Üstelik bu davranış, sürücüleri sinirlendiriyor ve tartışmalar çıkabiliyor. Trafiğin yavaşlamasını fırsat bilip yayalara kırmızı ışık yandığı halde yola atlayanlar da ayrı bir problem. Hem kendilerini tehlikeye atıyorlar hem de ani fren yapmak zorunda kalan sürücüler kaza riski yaşıyor. Bazen de bu risk gerçek kazaya dönüşüyor.

Yayalara yol vermek medeniyet göstergelerinden biri. Ama yayaların da aynı saygıyı ve özeni trafikteki diğer paydaşlara göstermesi de zorunlu. Aksi takdirde trafikte yaşanan kazaları, kavgaları belirgin oranda azaltamayız.

Bu arada yaz mevsiminin en sıcak dönemindeyiz ve yayalar da sürücüler de dikkatini toplamakta zorlanabiliyor. Beylik bir söz ama söylemekte bir sorun görmüyorum: Zorunlu olmadıkça yayaların günün en sıcak saatlerinde kapalı alanlarda kalması, trafiğe katılmaması yararlı olacaktır. Tabii aynı durum sürücüler için de geçerli ama aracında klima bulunanlar çok daha konforlu bir ortamda yolculuk yapabiliyor. Yine de sürücülerin araçlarında içme suyu bulundurması ve bol su içmeleri şehir içi yolculuklarda olduğu kadar şehirler arası yolculuklarda da güvenliği artırır.

Tatil ve bayram yolculuklarına çıkacaklar için de birkaç uyarı: Aracınızın bakımını yaptırın, lastiklerin fiziksel durumunu ve hava basınçlarını kontrol edin, uykusuz, alkollü, uyuşturucu madde veya dikkati toplamayı engelleyen ilaç alarak yola çıkmayın, 2-3 saatte bir mola verin, yolculuklarda ağır yemekler yemeyin, acele etmeyin, trafik kurallarına, hız sınırlamalarına ve takip mesafesi kuralarına uyun.

Kazasız günler ve mutlu bayramlar dilerim…

KARŞILAŞTIRMA

20 Sürüş makineleri
Yeni Toyota Supra'nın da sürüye katılmasıyla sürüş keyfine önem veren coupelerin sayısı arttı. Dört keyif makinesi pistte buluştu.

YENİLİK

06 Lotus Evija
2000 HP gücündeki elektrikli hiper sporcu belki de spor otomobilin geleceğini şekillendirecek.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

16 Skoda Superb
Detaylardaki iyileştirmeler, eklenen teknolojiler ve yeni motorlar, Skoda'nın amiral gemisini ikinci baharına hazırladı.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

28 Jeep Renegade
Küçük SUV'lar arasında tarzı ve prestijiyle fark yaratan Renegade, retro ruhunu koruyarak güncellendi.

HABERLER

08 Renault Captur
Fransız üreticinin başarılı küçük crossover modelinin yeni nesli önemli teknolojilerle yollara çıkmaya hazırlanıyor.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

18 Honda CR-V Hybrid
Yenilikçi hibrit sistemiyle fark yaratan Japon SUV'u büyük bir potansiyele sahip. Elbette 450.000 TL'lik fiyatı ödeyebilenlere.

TEST

30 Hyundai Elantra
Yüzü ve arka tasarımı önemli bir değişim geçiren makyajlı kompakt sedan artık sadece benzinli motorla geliyor.

TEST

44 *Skoda Karoq*

Çekyalı markayı kompakt SUV rekabetinde temsil eden Karoq, yollarda çok görünmese de önemli kalitelere sahip.

TEST

52 *Toyota RAV4 Hybrid*

Hibrit motor sistemlerinin öncüsü Toyota, yeni RAV4'ü sadece hibrit motorla getiriyor. Acaba otomobil ne kadar verimli?

AYIN OTOMOBİLLERİ

13 Audi Q3 Sportback
20 Audi TT RS
12 BMW X6
10 Chevrolet Corvette C8
20 Chevrolet Camaro V8
72 Citroen Berlingo
18 Honda CR-V Hybrid
60 Honda Civic HB
30 Hyundai Elantra
28 Jeep Renegade
09 Kia e-Niro
06 Lotus Evija
32 Mazda CX-30
60 Mercedes A 200
36 Mercedes B 180 d
20 Mini SE
66 Nissan Navara
09 Opel Astra
20 Porsche 718 Cayman GTS
08 Renault Captur
44 Skoda Karoq
16 Skoda Superb
20 Toyota GR Supra
20 Toyota RAV4 Hybrid

SÜRÜŞ İZLENİMİ

32 *Mazda CX-30*

Japon üreticinin gerçek bir crossover olarak geliştirdiği kompakt model, yenilikçi bir motora sahip.

MOTOSİKLET

58 *SYM JET 14 200i*

Vergi avantajlı motoru ve ulaşılabilir fiyatıyla dikkat çeken scooter hem tasarımı hem de sürüş özellikleriyle atak bir model.

TEST

68 *Range Rover PHEV 400e*

Lüks sembolü büyük SUV, plug-in hibrit motoruyla hem tüketim hem de vergi avantajı sunuyor.

TEST

36 *Mercedes B 180 d*

A Serisi Hatchback'i fazla küçük ancak SUV'ları fazla büyük bulanlara hitap eden yeni B Serisi test konuğumuz oldu.

KARŞILAŞTIRMA

60 *Honda Civic, Mercedes A 200*

Tasarım ve sürüş özellikleriyle dinamizm beklentisi yaratan ikilide görev yapan benzinli motorlar da bunu destekliyor.

TEST

72 *Citroen Berlingo*

Sempatik tasarımıyla fark edilen yeni Berlingo, geniş kabininde aile dostu onlarca çözüm de sunuyor.

HER AY

34 *Görüş Ufuk Sandık*
82 *Görüş Koray Muratoğlu*
76 *Okur Mektubu*

SESSİZLİĞİNİ BOZDU

Lotus, bantlardan sadece 130 adet ineceğini belirttiği 2000 HP gücündeki yüzde 100 elektrikli hiper spor modeli Evija'yı 2020'den itibaren üretmeyi planlıyor.

Colin Capman tarafından 1948'de kurulan İngiliz Lotus markası, Formula 1'de elde ettiği başarıları, geliştirdiği şasi yenilikleri ve teknolojileriyle otomobil tarihinin önemli markalarından biriydi. Özellikle 1976'dan 2004 yılına kadar üretilen Esprit modeli, sadece markanın değil otomobil tarihinin efsanelerinden biriydi. 1996'da Malezyalı Proton markasının çatısı altına giren Lotus, uzun yıllar mütevazı spor otomobiller üreterek sessizliğe bürünmüştü.

Lotus, 2017'de Çinli Geely Grubu tarafından satın alındı. Çinli otomotiv devinin Lotus ile ilgili hedefleri büyük ve bu yoldaki ilk adım Evija. Lotus Evija, yüzde 100 yani tamamen elektrikli bir model. Evija'da her biri 500 HP gücünde 4 adet elektrikli motor var. Araç toplam 2000 HP güce ve 1700 Nm torka sahip. Maksimum hızının 320 km/s olduğu belirtilen Evija'nın 0-100 km/s hızlanması 3 saniyenin altında ve 0-300 km/s' ise yaklaşık 9 saniyede sürüyor. Tabanda bulunan bataryalarıyla 400 km menzile sahip olduğu belirtilen araç, 350 kW'lık şarj istasyonunda 12 dakikada bataryalarının yüzde 80'ini, 18 dakikada tamamını şarj edebiliyor. Ancak Porsche ve BMW gibi pek çok markanın üzerinde çalıştığı 800 kW'lık şarj istasyonları hayata geçerse Evija, 9 dakikada bataryalarının tamamını şarj edebilecek. Karbon fiber karosere sahip olan Evija, Le Mans yarış araçlarından esinlenerek tasarlandı. Evija'da hava akışı, aracın downforce yani gövdenin yola tutunma kuvvetini arttırmak için çamurluğa yakın bölgelerindeki hava kanallarının içinden geçiyor. Özellikle arka bölümdeki hava kanalı, oldukça sıra dışı bir görünüme ve yeteneklere sahipken aracın tasarımını da zenginleştiriyor.

Yan aynaların yerine kameralara sahip olan bu araçta lazer aydınlatma da yer alıyor. Karbon fiber ve alkantara döşemeler bulunan Evija'da çift bölgeli klima, akıllı telefonlarla uyumlu multimedya ekranı gibi kullanım konforunu arttıran özellikler de var. Vergiler hariç 1,7 milyon İngiliz sterlinlik fiyat etiketi taşıyan otomobil için potansiyel müşterilerin 250.000 İngiliz sterlini karşılığında depozito yatırması gerekiyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar

Sarı renkli alanlar, özellikle yüksek hızlarda aracın yola daha iyi tutunması için karoserdeki tünellerden geçen hava akımını gösteriyor.

Aracın yan bölümlerinde olduğu gibi ön ve arkasında da hava akış kanalları var.

Karbon fiber ve Alcantara'nın bolca kullanıldığı Evija'nın iç mekanında direksiyon Formula 1 otomobillerini hatırlatıyor.

Devasa difüzör ve LED aydınlatma grubu, Evija'nın heybetli tasarımını desteklerken prizi girişi de aracın arkasında yer alıyor.

GELECEĞİ SERGİLİYOR

Yenilenen Renault Captur, büyüyen boyutları, yeni motor seçenekleri ve mobilite özellikleriyle daha iddialı bir model olacak.

Renault'nun küçük sınıftaki SUV'u Captur, 2013 yılından bu yana 1,2 milyon satış adedine ulaşarak Avrupa'da, sınıfının en çok satılan modellerinden biri oldu. Yeni Renault Captur, CMF-B platformu üzerinden geliştirildi ve önceki nesline göre boyutları arttı. Renault'nun yeni tasarım dilini taşıyan bu aracın uzunluğu 11 cm artarak 4,23 metre oldu. Dingil mesafesi de 2,62 mm'ye çıkan yeni Captur'da C şeklindeki tam LED farlar ve stoplar yer alıyor. Karoserdeki krom parçalar da Captur'un görünümünü zenginleştiriyor. Malzeme kalitesinin arttırıldığı iddiaedilen Captur, kokpitte öncesine göre daha yumuşak malzemeye sahip. Orta konsolun da malzeme kalitesi arttırılan bu araçta akıllı kokpit özelliği de var. Özellikle araç içi ve dışında internet bağlantılı mobilite kullanımlarını kolaylaştırmak üzere tasarlanan özellikler sayesinde sürücü ve yolcular dijital ortamlarına sürekli bağlı kalabiliyorlar. Bu özellikler 10,2 inç ekran veya 9,3 inçlik dikey multimedya ekranıyla kontrol edilebilecek. 100 HP ile 155 HP arasında değişen benzinli motor seçenekleri sunulurken 95 HP ile 115 HP arasında değişen dizel motorlar görev yapıyor. Motor seçeneğine göre 5 ya da 6 ileri manuel veya 7 ileri çift kavramalı şanzıman seçenekleri yer alıyor. Ayrıca Captur'da 2020 yılından itibaren E-TECH Plug-in adlı bir plug-in hibrit motor da ekleyecek. Captur'da 360 derece çevre görüş sistemi, bisikletli ve yaya algılama özellikli aktif acil fren sistemi gibi özellikler yer alacak ve aka çapraz trafik uyarısı gibi yeni nesil güvenlik sistemleri de var. Captur, Avrupa dışında Çin'de de üretilecek ve Uzak Doğu'da da Renault markası altında pazarlanacak.

Yeni Clio'yu hatırlatan kokpitte dijitalleşme ön planda tutulmuş.

ASTRA MAKYAJLANDI

Makyajla birlikte Opel Astra'nın görünümü pek değişmedi ama esas yenilikler teknik özelliklerde yer alıyor. Yeni 1,2 litrelik 3 silindirli motorda 110 HP, 130 HP ve 145 HP seçenekleri bulunurken sadece CVT şanzımanya satılacak 1,4 litre ise 145 HP gücünde. Astra'da sunulan 1,5 litrelik dizel motor ise 105 HP ve 122 HP'lik güç seçeneklerine sahip. Dizel Astra'da 6 ileri manuel şanzımana ek olarak 122 HP'lik versiyonda 9 ileri vitesli otomatik şanzıman seçeneği de yer alıyor.

EMİSYONSUZ KIA

Kia'nın yüzde 100 elektrikli Niro modelinde farklı batarya paketleri yer alırken Avrupa için sunulacak olan 64 kW/h kapasiteli bataryalarla birlikte 136 HP'lik elektrik motoru yer alıyor. Menzili 455 km olan bu aracın bataryalarının 42 dakikada yüzde 80 oranında şarj olduğu belirtiliyor. Önden çekişli olan araçta 7 inçlik multimedya ekranı yer alıyor.

ELEKTRİKLİ MINI YOLLARDA

Mini'nin yüzde 100 elektrikli ilk seri üretim modeli olan Cooper SE 184 HP gücünde. Lityum-iyon bataryaları ile tam şarjda 235 ile 270 km arasında değişen bir menzil sunan Cooper SE, 7,3 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını gerçekleştirirken 150 km/s maksimum hıza ulaşıyor. 50 kW'lık hızlı şarj ile 32,6 kWh kapasiteli pillerinin yüzde 80'ini 35 dakikada şarj edebiliyor. Bataryaları zemine yerleştirilen araç, Cooper S'ten 145 kg daha ağır.

FARKLI KARAKTERE BÜRÜNDÜ

Yeni nesliyle birlikte ilk kez ortadan motorlu olarak üretilen Chevrolet Corvette, hem Avrupalı rakiplerine karşı daha rekabetçi olacak, hem de Camaro'ya yer açacak.

Yeni motor konsepti yüzünden Corvette'in tüm karoser oranları değişmiş. Bu yapıya alışmak biraz zaman alabilir.

Chevrolet Corvette'in sekizinci nesli model için tam bir kırılma noktası. Zira şimdiye kadar üretilen 7 neslinde de önde motor yerleşimini benimseyen Amerikan spor otomobil ikonu artık ortadan motorlu bir süper spor otomobil.Araçta görev yapan değişken supap zamanlamalı, 6,2 litrelik atmosferik V8 motor 495 HP güç ve 637 Nm tork üretiyor. Chevrolet'nin iilk 8 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanına sahip şanzımana olan Corvette C8, Z51 isimli performans paketiyle tercih edildiginde 0-97 km/s hızlanması 3 saniyenin altına düşüyor. Maksimum hızın ise 300 km/s'nin olduğu belirtiliyor. Uzunluğu 4,63 metre olan aracın aks mesafesi ise 2,72 metre. Sökülebilir tavan sayesinde cabrio keyfi de veren otomobilin karoserinde alüminyim bolca kullanılmış. Sürücü odaklı geliştirilen ve kokpiti selefine göre 42 cm öne taşınan otomobilin iç mekanında 8 inçlik multimedya ekranı, 14 hoparlörlü Bose marka ses sistemi var. 12,0 inçlik dijital gösterge paneline sahip olan Corvette'te deri döşemeler, sportif koltuklar ve karbon fiber parçalar da bulunuyor. Ön ve arkada toplamında 357 litre bagaj sunan Corvette'in Amerika satış fiyatı 60.000 doların altında olacak.

OSS'DE GÖREV DAĞILIMI YAPILDI

Otomotiv Satış Sonrası Ürün ve Hizmetleri Derneği (OSS) tarafından 25 Haziran 2019 tarihinde gerçekleşen Olağan Genel Kurulu'nda oy birliğiyle göreve gelen OSS Yönetim Kurulu, Ziya Özalp Başkanlığındaki ilk toplantısını gerçekleştirdi. OSS Derneği'nin temel ilkeleri olan eşitlik, şeffaflık, izlenebilirlik ve kapsayıcılık çerçevesinde iki yıl boyunca gönüllülük esasıyla çalışacak olan Yönetim Kurulu'ndaki görev dağılımlarının yapıldığı toplantıda; komitelerde yapılacak yenilikler, üye toplantıları, eğitimler, kamu ilişkileri çalışmaları, iletişim faaliyetlerinin geliştirilmesi, satış sonrası sektörünün uluslararası çatı oluşumu olan FIGIEFA ile ilişkiler, satış sonrası sektöründe ''Kadın'' etkinliğinin ve istihdamının arttırılması için gerekli çalışmalar ve sektörün kanayan yarası ''Sahte ve Taklit Ürün'' gibi konularda yapılacak işler ele alındı.

TURKISH CARGO'DAN
YENİ BİR
EVE DÖNÜŞ HİKÂYESİ
Nesli tükenme tehlikesi altında olan kızıl akbaba Dobrila'yı, canlı hayvan taşımacılığındaki uzmanlığımız ve tecrübemizle Sırbistan'a taşıdık.
TURKISH CARGO
turkishcargo.com
#MISSIONRESCUE
FİLMİ İZLEMEK İÇİN QR KODU OKUTUN.

DAHA DİNAMİK

Yeni BMW X6, önceki nesillerinde olduğu gibi coupe görünümlü çizgilerini korumayı sürdürürken yeni motor seçenekleriyle daha iddialı oldu.

X5'ten izler sunan kokpit yüksek kalite sunma iddiasında. Sportif ve lüks detaylar başarılı bir biçimde harmanlanmış.

Arka koltuklardakiler için de büyük ekranlı gelişmiş bilgi-eğlence özellikleri sunuluyor.

BMW'nin yeni tasarım dilini taşıyan üçüncü nesil X6, öncesine göre daha kaslı bir görüme sahip oldu. LED'li farlara sahip olan bu araçta adaptif LED veya lazer aydınlatma seçenekleri de yer alıyor. Uzunluğu önceki nesline göre 26 mm artarak 4935 mm olan yeni X6'nın dingil mesafesi de 42 mm uzayıp 2975 mm'ye çıktı. İç mekanda çift bölgeli klimaya sahip bu araçta 4 bölgeli klima seçeneği de var. Kablosuz şarj özelliği olan X6'da isteğe bağlı olarak Bowers & Wilkins Diamond ses sistemi ile panoramik cam tavan da sunuluyor. İç mekanda havalandırmalar, dışarıda ise egzoz, ızgara ve kapı eşiklerinde krom seçeneği sunan bu aracın opsiyon listesinde fonksiyonel koltuklar da yer alıyor. Bagaj hacmi 580 litre olan bagaj hacmi koltuklar yatırıldığında 1525 litreye çıkartılıyor. Bağımsız çift salıncaklı süspansiyon sistemine sahip X6'da 5 kollu arka süspansiyon da ye alıyor. Yeni nesil güvenlik sistemlerine sahip bu araçta park yardımcı sistemi var. Bu araçta benzinli xDrive40i ve M50i ve dizel xDrive30d ve M50d seçenekleri yer alıyor. X6 xDrive40i'de göre yapan 3.0 litrelik 6 silindirli benzinli motor 340 HP güç ve 450 Nm tork üretiyor. Bu araç 0-100 km/s hızlanmasını 5,5 saniyede tamamlıyor. M50i'de bulunan turbo 4,4 litrelik V8 motor 530 HP güç ve 750 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 4,3 saniyede tamamlarken ortalama yakıt tüketimi ise 10,4 lt/100 km'dir. Giriş dizel motorlu X6'da bulunan 265 HP gücündeki 3,0 litrelik sıralı 6 silindirli dizel motor 620 Nm tork üretiyor. X6 xDrive30d, 6,5 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını gerçekleştirirken 230 km/s maksimum hıza ulaşıyor. En performanslı dizel X6 olan X6 M50d'de bulunan 3,0 litrelik 6 silindirli motor 400 güç ve 760 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 5,2 saniyeye tamamlayan bu aracın ortalama yakıt tüketimi 6,9 lt/100 km. Tüm X6'larda akıllı 4x4 aktarma ve 8 ileri otomatik şanzıman görev yaparken xDrive40i ve M50i ve M50d'nin maksimum hızları 250 km/s'de sınırlandırılıyor. Yeni X6, önce Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak ve ardından Kasım'da Avrupa'da yollara çıkması planlanıyor.

SPORTİF AUDI'LER

Audi Q3 Sportback modeliyle Alman üretici, sportif SUV crossover kervanına yeni bir model daha ekledi.

Audi Q3 Sportback'in ön bölümü, Audi Q3 ile aynı. Tavan çizgileri ve C sütunun eğimi ile Q3'ten ayrılan Q3 Sportback'in arka tamponundaki difüzör bu aracın sportifliğini arttırıyor. Her iki modelin 2,68 metrelik dingil mesafesi aynı, sadece sportif tamponlara sahip olan Q3 Sportback, Q3'ten 16 mm daha uzun. Q3 Sportback 530 litre bagaj hacmi sahip ama koltuklar katlandığında bu değer 1400 litreye kadar çıkıyor. Q3'te olduğu gibi bu araçta da 10,25 inçlik dijital gösterge ve 10,1 inçlik multimedya ekranı yer alıyor. Q3 Sportback'in 35 TDI seçeneği, 150 HP güç ve 340 Nm tork üreten 2,0 litrelik 4 silindirli dizel motoru, 7 ileri çift kavramalı şanzımanla birlikte görev yapıyor. Q3 Sportback 45 TFSI'da bulunan 230 HP gücündeki 2,0 litrelik benzinli motor 7 ileri çift kavramalı şanzımanla birlikte yer alıyor. Audi Q3 Sportback, Kasım ayında satışa sunulacak. Audi'nin bir diğer yeni modeli olan SQ8 TDI, ızgarası, tamponları ve çiftli egzozuyla Q8'den ayrılıyor. SQ8 TDI'da görev yapan 4,0 litrelik dizel motor, 435 HP güç ve 900 Nm tork üretiyor. Elektrik destekli turbo sayesinde SQ8'in motorunun alt devirlerde de verimli olduğun belirtiliyor. 8 ileri otomatik şanzımana sahip bu araç 4,8 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlarken ortalama yakıt tüketimi ise 7,8 lt/100 km. Audi S8 TFSI'da görev yapan 4,0 litrelik V8 motor 563 HP güç ve Nm tork üretiyor. 48 Voltluk mild hibrit teknolojisine ve quattro aktarmaya sahip S8 için özel geliştirilen fren sistemi de yer alıyor.

Q3'ten alınan kokpitte klasik havalandırma kumandalarının kullanılması pratiklik sağlıyor.

Lüks performansı sedanı dizel S modeli akımına kapılmamış.

Tasarımıyla fark yaratan bir model olan Q8, "S" eklentisiyle daha da çekici bir hale gelmiş.

EĞİTİM ÜSSÜ

Çalışanlarına ve tedarikçilerine yeni nesil öğrenme metotlarını uygulayan ve gelişim deneyimi sunan Tofaş Akademi, uygulama ve eğitimleriyle, otomotiv sektörünün yanı sıra diğer sektörler için de ilham kaynağı olmayı sürdürüyor.

Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşlarından biri olan Tofaş'ın sosyal ve ekonomik gelişimin en önemli etkenleri arasında yer alan nitelikli insan kaynağına verdiği önem doğrultusunda hayata geçirdiği Tofaş Akademi, tüm sektörler için emsal teşkil edecek çalışmalara imza atıyor. Yalnızca geçen yıl gerçekleştirdiği eğitimlerle 30 bin katılımcıya ulaşan akademi, Tofaş çalışanlarının yanı sıra bayi ve tedarikçileri de kapsayan uygulamalarını aralıksız sürdürüyor.

Tofaş'ın yarım asırlık yolculuğu boyunca elde ettiği başarıların ardında yer alan insan kaynağına verdiği değerin en önemli örnekleri arasında yer alan akademi, 50 yıllık bilgi birikiminin aktarılmasında ve Tofaş'ın birlikte çalıştığı daha da güçlenmesinde etkin rol oynamayı hedefliyor. "Şirket hedefleri ışığında Tofaş'ın değer zincirine yönelik olarak teknik ve davranışsal eğitim çözümleri ile kişiselleştirilmiş öğrenim deneyimi yaşatan gelişim üssü" olarak tanımlanan akademi, 2010 yılında başladığı faaliyetlerini aralıksız sürdürüyor. Akademi, bundan sürdürülebilir fayda üretmeyi, tüm çalışanlar ile paydaşlarının da geleceğe hazırlanmalarını sağlamayı hedefliyor. Tofaş'ın gelecek yolculuğunda büyük paya sahip olan akademi, Tofaş'ın "bilgi fabrikası" rolünü üstleniyor ve bilgiyi dönüştürüyor. Otomotiv sektörüne eğitimli ve deneyimli insan kaynağı kazandırmak için ihtiyacı en doğru şekilde tespit ederek bireysel, mesleki ve kurumsal gelişime odaklanıyor. Farklı bireysel öğrenme stillerine göre tasarlanmış yüzlerce eğitim modülü bulunan ve eğitmenlerini kendi bünyesinde yetiştiren akademi, kapsamlı fiziki şartlara ve içerik altyapısına sahip bir gelişim platformunu temsil ediyor.

2014 yılında kendine ait ilk binasında hizmet vermeye başlayan akademi, yaklaşık 10 yılda, tüm değer zincirinde öğrenen ve paylaşan organizasyon kültürü oluşturmak kurum kültürünün sahiplenilmesini ve geliştirilmesini sağlamak amacıyla yürüttüğü çalışmaları aralıksız sürdürüyor. Otomotiv sektörünün son yıllarda yaşadığı teknolojik değişim ve gelişimi de yakından takip eden akademi, bu kapsamda dönüşümün getirdiği olanaklardan faydalanmak adına kendini sürekli olarak yeniliyor. Bu yıl düzenlenen törenle yeni kampüsü hayata geçirilen Akademi; yabancı dilden işaret diline, teknik konulardan davranışsal odaklı konulara, liderlikten mevzuata, satıştan otomotiv bakımına kadar çok geniş bir eğitim yelpazesine sahip. 2018 yılı itibariyle; 324 bin eğitim saati, 229 adet eğitim modülü, 196 iç eğitmen sayısı ile birlikte 30 bin katılımcıya ulaşan akademi, uygulamaları ile uluslararası olarak da birçok başarı elde etti.

Suçüstü yakalandı!

Siz her zaman Mitsubishi'nize orijinal yedek parça taktırın,
hem aracınızın ömrünü uzatın hem de yolculuklarınız sırasında
olumsuz bir durumla karşılaşmayın.

MITSUBISHI MOTORS

www.mitsubishi-motors.com.tr

HASSAS DEĞİŞİM

Üçüncü nesli makyajlanan Skoda Superb ile Viyana'da buluştuk. Tasarımda küçük değişikliklerle güncellenen otomobilin donanımında da yenilikler sunuluyor.

Skoda'nın amiral gemisinin makyaj zamanı geldi. Makyajla birlikte otomobilin tasarımında küçük değişiklikler yapılırken, model tarihinde ilk kez de Scout versiyonu da ortaya çıktı. Üstelik makyajla birlikte motor seçenekleri arasında şarj edilebilir hibrit seçeneğinin de 2020 yılında yollara çıkacağı belirtildi.

Otomobilin yüzünde neler değiştiğini fark etmek için makyaj öncesiyle yan yana gelmesi gerekiyor. Yeni panjur, tampon ve farlar makyaj öncesinin çizgilerinin geliştirilmiş haline sahip. Farlarda artık Full LED Matrix sistem opsiyonu da sunuluyor. Tampon altındaki hava girişinin dokusu ve yeni sis farları makyajın ipuçlarını veriyor. Profilden baktığımızda ise yeni 18 ve 19 inçlik jantları görüyoruz.

Arkadaki değişim ise daha net fark ediliyor. Öncelikle marka logosunun yerini Skoda yazısına bıraktığı fark ediliyor. LED stoplar da elden geçirilirken bagaj kapağı üstüne eklenen krom çıtanın stoplar içerisine uzandığını görüyoruz.

Aracın içerisine geçtiğimizde, 8 inçlik dokunmatik ekranın artık daha büyük versiyonu, 9,2 inç boyutunda bir ekran olduğunu görüyoruz. Anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi artık standart ve arka kapılarda da anahtarsız giriş özelliği bulunuyor. Kapı içlerinde LED ambiyans aydınlatmaları yenilenirken kapılar açıldığında zemine yansıtılan Skoda yazısıyla karanlıkta bastığınız yeri görebiliyorsunuz. Kapı içlerinde yeni krom kaplamalar, renkli dikişli döşemeler bulunuyor ve yeni koltuk döşemeleri sunulurken konsoldaki dekoratif kaplamalar da elden geçirilmiş. Vites konsolundaki telefon gözü genişletilmiş.

Güvenlik donanımları da güncellenmiş. Bunlardan biri olan "öngörülü" hız sabitleyici sistem (Adaptif Cruise Control) aracın hızını, hız tabelalarına ve navigasyondan aldığı bilgilere göre ayarlayabiliyor. Yeni acil durum asistanı ise çoklu şeritlerin olduğu yollarda, acil durumlarda aracı güvenli olan şeride yönlendirebiliyor. Bir diğer güvenlik donanımı ise yaya koruma özelliğine sahip olan çarpışma önleyici sistem.

625 litrelik bagaj hacmi 1760 litreye kadar genişletilebiliyor ve sınıfının en kullanışlısı diyebiliriz.

Arka koltukların genişliği 1520 mm.

İç mekanda malzeme ve işçilik kalitesi başarılı seviyede. Orta kolçak arkasında priz de bulunuyor.

Sürüş organizasyonunda 1.4 TSI DSG ile yola çıktık. 150 HP'lik motor ve 7 ileri vitesli otomatik şanzıman ikilisini önceden tanıyoruz. Alıştığımız gibi, sessiz ve yeteri kadar atak yapı Skoda Superb'in sürüş kalitesini destekliyor.

Çift kavramalı, kuru tip, 7 ileri vitesli otomatik şanzıman akıcı ve sarsıntısız vites geçişleri sunarken vites zamanlaması başarılı. Manuel olarak da yönetilmeye izin verse de hem konfor, hem de hızlanma dengesini iyi kurduğu için manuel kullanıma gerek bırakmıyor.

Direksiyon yönlendirme hassasiyeti başarılı olan Superb'in genel olarak sürücüsünü yormayan bir sürüş yapısına sahip olduğunu söyleyebiliriz. Süspansiyon ayarları da güvenlikten ödün vermeyen bir konfor sunuyor. Özetle, Skoda Superb'in kapsamlı makyaj sonrasında konforu ve donanımları artarak daha etkili bir rakip olduğunu söyleyebiliriz. Türkiye'de 2019 Eylül ayı sonu gibi satılmaya başlanacak olan Superb'in aylık ortalama 300 adet satılması planlanıyor. Türkiye için fiyatlar henüz belli değil.

Yazı: Koray Kodal-Viyana/Avusturya

TEKNİK VERİLER
Skoda Superb 1.5 TSI DSG

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1498 cc
Maksimum güç	110 kW/150 HP 5000-6000 d/d
Maksimum tork	250 Nm 1500-3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,2 sn
Maksimum hız	219 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	- lt/100 km
CO_2 emisyonu	- g/km
Ağırlık	1470 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4869 mm/1864 mm/1469 mm
Dingil mesafesi	2841 mm
Depo kapasitesi	66 lt
Bagaj hacmi	625-1760 lt

SONUÇ

Skoda Superb hacmiyle şaşırtıcı bir orta sınıf sedanken artık bu özelliğini koruyup teknoloji olarak da güçlenerek yoluna devam ediyor. Eylül sonunda Türkiye'de satılmaya başlanacak Superb ilk etapta dizel ve benzinli motorlar satılacak olsa da 2020 yılında hibritlerle daha fazla arzu uyandıracak Superb'lerle karşılaşacağız.

★★★★½

FARKLI BİR HİBRİT

Honda, yeni neslinde dizel motor sunmadığı CR-V'nin hibrit sistemiyle donattığı versiyonunu Türkiye'de de satışa sundu. İ-MMD adı verilen hibrit sistem alışılmışın dışında bir yapıya sahip.

Avrupa'da dizel furyasına geç katılan Honda, hibrit pazarında geride kalmak istemediğini CR-V Hybrid ile gösterdi. Avrupa'da satılan ilk hibrit motorlu Honda SUV'u olan CR-V Hybrid, i-MMD adlı yeni bir teknolojiye sahip. Akıllı Çok Modlu Sürüş adını taşıyan sistem alışıldık hibritlerden farklı bir çalışma prensibine sahip.

Benzinli kardeşinden dış görünüşte sadece logolarıyla ayrılan CR-V Hybrid, iç mekanda kendine özgü dijital göstergesiyle farklılaşıyor. i-MMD teknolojisinde bir benzinli iki de elektrikli motor bulunuyor. 145 HP güç üreten 2,0 litrelik benzinli motor Atkinson çevrimiyle çalışıyor. Yani hava-yakıt karışımı sıkıştırılırken, Otto çevriminin aksine, emme supabı bir süre daha açık kalıyor. Performanstan çok yakıt tasarrufu sağlayan bu çevrim, hibrit sistemlerin tüketim konusundaki etkinliğini artırıyor. Çünkü performans açığı elektrikli motorlarla kapatılabiliyor. CR-V Hybrid'in toplam sistem gücü 184 HP, elektrikli motorun sağladığı tork ise 315 Nm. i-MMD'yi diğer hibritlerden ayıran çalışma prensibiyse Range Extender (menzil uzatıcı) elektrikli sistemlere benziyor. CR-V Hybrid'de benzinli motor, belirli durumlar hariç, jeneratör görevi gören elektrikli motoru besleyen enerji kaynağı olarak kullanılıyor. Şehir içi kullanımlarda, sabit hızda sürüşlerde, kalkışlarda, yani sürüşün önemli bir bölümünde tekerleklere güç elektrikli motordan gidiyor. Bu nedenle CR-V Hybrid'de bilindik tarzda bir şanzıman da bulunmuyor. Sabit oranlı bir dişli üzerinden tekerleklere güç aktarılırken, otoyollardaki yüksek hızlı sürüşlerde benzinli motorun da tekerleklere güç aktarmasını sağlıyor. Böylece 3 farklı sürüş modu ortaya çıkıyor: Lityum iyon pille sunulan 2 km menzilli Elektrikli Sürüş, benzinli motorun elektrik üretmesiyle Hibrit Sürüş ve otoyolda benzinli motorun da güç aktarmasıyla Benzinli Sürüş. i-MMD sistemi üç mod arasında otomatik olarak geçiş yapıyor. Sürücü isterse tamamen elektrikli olarak sürüş gerçekleştirebiliyor ama 2 km menzil bu açıdan çok da kullanışlı değil. Daha büyük bir pil paketiyle CR-V'nin tamamen elektrikli hareket edebilen bir Range Extender modele dönüşmesi mümkün olabilirmiş.

Sürüş sırasında benzinli motorun da çalışıyor olması tekerlekleri elektrikli motorun çevirdiğine dair bir çağrışım yapmıyor ama kalkışlarda gaz pedalına yapılan ufak bir dokunuşun bile hemen cevaplanması ipucu veriyor. Performans açısından herhangi bir eksiklik hissedilmiyor ve NEDC normuna göre 100 km'de ortalama 5,5 litre, WLTP'ye göreyse 7,4 litrelik tüketim verisi de dizellere nazire yapıyor. Tabii 450.000 TL'lik fiyat işin en düşündürücü tarafı…

Yazı: Halit Bolkan

Dış görümünde logolar dışında göze çarpan bir farklılık bulunmuyor.

Düğmelerle yönetilen şanzıman, ki aslında sabit oranlı bir dişli, hibrit CR-V'yi benzinli versiyondan ayırıyor.

İki elektrikli ve bir benzinli motor, kaputun altına sığmış.

TEKNİK VERİLER

Honda CR-V 2.0L i-MMD Hybrid

Motor tipi ve konumu	Hibrit, önde, enlemesine, benzinli-elektrik motorlu
Yakıt	Benzin ve elektirik
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1993 cc
Maksimum güç sistem	135 kW/184 HP
Maksimum güç elektrikli	135 kW/184 HP
Maksimum güç benzinli	107 kW, 145 HP, 4000 d/d
Maksimum tork sistem	- Nm
Maksimum tork elektrikli	315 Nm
Maksimum tork benzinli	175 Nm-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,2 sn
Maksimum hız	180 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	5,5 lt/100 km
CO_2 emisyonu	168 g/km
Ağırlık	1743 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4600 mm/1855 mm /1681 mm
Dingil mesafesi	2662 mm
Depo kapasitesi	57 lt
Bagaj hacmi	497/1064/1638 lt

SONUÇ

Honda'nın kendine özgü hibrit sistemine sahip CR-V Hybrid, sürüş kalitesi ve iç mekan genişliği açısından sınıfının gerekliliklerini yerine getirirken tasarruflu olmayı da başarabiliyor. Ancak hem benzinli kardeşinden hem de en önemli hibrit rakibi Toyota RAV4'ten yüksek fiyatıyla hatrı sayılır satış rakamlarına ulaşması mümkün görünmüyor.

★★★★☆

Turkcell Kopilot servisinin satışı stoklarla sınırlıdır. Servisten sadece bireysel müşteriler faydalanabilir. Servisten faydalanmak için Turkcell mağazalarından Kopilot cihazının ve cihaz içerisindeki Turkcell hattının satın alınarak Turkcell Kopilot tarifesine abone olunması ve Kopilot mobil uygulamasının indirilmesi gereklidir. Turkcell Kopilot tarifesinden 12 ay taahhütlü veya taahhütsüz olarak faydalanılabilir. Kopilot cihazı peşin veya Turkcell Finansman A.Ş. üzerinden kredi başvurusu yapılarak taksitli satın alınabilir. Cihazı taksitli satın almak için kampanyalı tarifeden faydalanılması gereklidir. Cihazdan faydalanılması için aracınızın servis bağlantı girişi (OBD port) ve yazılımı uyumlu olmalıdır. Araçtaki ek ekipmanlar/donanımlar kullanımı engelleyebilir. Servisin performansı aracınızın marka, model ve yılına göre değişiklik gösterebilir. Uygulamayı kullanmak için internet bağlantısı gerekir. Uyumlu araç listesi ve diğer detaylar için: turkcell.com.tr/servisler/kopilot

ASFALTTAN

Bir Japon efsanesi yeniden doğdu: Yeni Toyota GR Supra, Nürburgring'te üç dişli rakibin karşısında ilk sınavını veriyor. Rakipler Chevrolet Camaro V8, Audi TT RS ve Porsche 718 Cayman GTS.

Japonların genel karakteri mütevazı ve ağırbaşlı olarak tarif edilebilir. Ancak yeni Toyota Supra'ya bu açıdan bakıldığında sıra dışı bir otomobille karşı karşıyayız. Spor otomobil ikonunun saf bir sürüş ve eğlence makinesi olan yeni neslinde vadettikleri, otomobil endüstrisinin yakın geleceğine hakim olacak olan elektrifikasyon veya otonom sürüş gibi kavramların tam bir antitezi gibi duruyor. Toyota'nın bu cesur hamlesi karşılığını bulmuş gibi görünüyor. 2019 yılı üretiminin tamamı otomobil henüz yollara çıkmadan satılmış durumdaydı. "Lightning Yellow-Şimşek Sarısı" renkli Supra'nın yollarda gördüğü ilgi, üretimi 2002'de sona eren bir önceki neslin etkileyici sihrinin ve imajının bugüne kadar devam ettiğini gösteriyor.

Tıpkı Supra gibi yeni bir otomobil olan BMW Z4 ile yoldayken meraklılar sadece birkaç fotoğraf çekerken Supa ile yüzlerce akıllı telefonun hedefindeydik. Z4 örneğini vermemizin nedeni çok basit. Otomobiller teknik anlamda ikiz ve ikisi de Avusturya, Graz'daki Magna tesislerinde üretiliyor.

Dinamizm iddiasına geri dönelim: Bunu ne kadar başardığını görmek için özel puanlamalı bir spor otomobil karşılaştırması yapmamız gerekiyor. Nürburgring'te Supra'nın karşısına çıkartacağımız üçlüyü farklı motor konseptlerini ön planda tutarak belirledik. Corvette'in vahşi atmosferik V8'ini kullanan Camaro, ortadan motor ve 4 silindirli boxer ile sürüden ayrılan Porsche 718 Cayman ve 5 silindir, 4 tekerlekten çekişle marka geleneklerine selam çakan Audi TT RS

SICAK

AUDI TT RS 2.5 TFSI quattro 400 HP, 280 km/s, 9,9 lt/100 km
CHEVROLET Camaro V8 453 HP, 290 km/s, 12,5 lt/100 km
PORSCHE 718 Cayman GTS 365 HP, 290 km/s, 10,4 lt/100 km
TOYOTA GR Supra 3.0 340 HP, 250 km/s, 10,7 lt/100 km

Yazı: Markus Schonfeld-Eray Değer / Fotoğraflar: Aleksander Perkovic

Motor / şanzıman

Koltukların hemen arkasındaki aşırı kısa stroklu dört silindirli boxer, önde enlemesine yerleştirilmiş 5 silindirli turbo, yüksek hacimli atmosferik V8 ya da ön aksın arkasında yer alan aşırı beslemeli BMW sıralı 6 silindirlisi... Bu dörtlüde motor tutkunları için gurme lezzetler var. Motorların yapısı otomobillerin kendilerine has karakterlerinin oluşmasında birinci derecede etkili.

Kendisi en fazla belli eden Chevrolet Camaro oluyor. 6,2 lt'lik V8, tıslıyor, kükrüyor ve çığlık atıyor. Motordan yayılan sesler öylesine etkileyici ki, Camaro sanki her gün 4 Temmuz'u kutlamak istiyor. 453 HP ve 617 Nm değerleriyle zirvede yer alan Chevy, buna karşın yüksek ağırlığı nedeniyle kalkışta rakiplerini geride bırakamıyor. 0-100 km/s'de Audi TT RS, Camaro'ya 1 saniyelik fark atıyor. Launch Control ve 4 tekerlekten çekişin getirdiği mükemmel güç aktarımı 4,0 saniyelik bir değer sağlarken çok küçük bir farkla Porsche tarafından takip ediliyor. Porsche hız arttıkça arayı kapatıp öne geçiyor. 4 silindirli turbo boxer motorun ses karakteri alışkanlık gerektiriyor. Boxer motor tutkunları için motorun en doğal ve keyif veren sesi muhtemelen rölanti ve sakin kullanımda ortaya çıkıyor. Zira motor yük altında çalışırken duyulan ses biraz yapay ve zorlama geliyor.

Toyota ise buna karşılığı eski usul 6 silindir senfonisiyle veriyor: Akıcı, keskin ve devir bandının sonunda karizmatik bir yakıcılıkta. Audi opsiyonel olarak sunulan 280 km/s maksimum hız paketiyle donatıldığı için nefesi 250 km/s'de kesilen tek otomobil Toyota Supra oluyor ve sonucun-

Keskin tasarım yanıltmıyor: TT RS dört tekerleğin üstündeki bir mermi.

Büyük kapağın altında 712 litreye kadar arttırılabilen bir hacim sunuluyor.

Zevk meselesi: Farklı tasarım paketleriyle kişiselleştirme imkanı var.

Minimalist tasarımlı kokpit dijital gösterge tablosu akımının öncüleri arasında.

BAĞLANABİLİRLİK

Standart olarak sadece MMI Radyo, CD Çalar, USB ve Bluetooth bağlantısı sunuluyor. Ekstra ekransız navigasyon sistemi ve dijital radyo opsiyon listesinde yer alıyor. Dokunmatik panelli kumada sistemi Connectivity paket opsiyonuyla geliyor.

da da spor otomobil standartlarına göre yapılan puanlamada puan kaybediyor. Ancak söz konusu güç dağılımı, çalışma karakteri ve şanzıman olduğunda Bavyera genlerinin etkisiyle sınıfında en ön sıralarda kendine yer buluyor.

Sürüş dinamikleri

Dört otomobil dışarıdan bakıldığında veya kağıt üzerinde incelendiğinde ne kadar farklıysa Nürburgring GP Pisti'nde aynı hedefe odaklanmış görünüyor: En iyi zamana imza atmak. Camaro'dan başlayalım. Direksiyonun orta konumdaki biraz asabi yapısına alıştıktan sonra çok hızlı tur zamanlarına imza atmak mümkün oluyor. Elektronik sürüş yardımcılarının iyi ayarlanmış olması ve yüksek tutunma kapasitesi çok güvenli bir sürüş hissini de beraberinde getiriyor. Otomatik şanzımanın manuel mod tercih edildiğinde biraz hantal bir karakter sunması tutkulu karaktere biraz gölge düşürüyor. Yüksek tutunma yeteneği, ESP kapalı bile olsa drift için fazla çaba göstermek gerekiyor.

Toyota GR Supra'nın aktif arka diferansiyel kilidi ve ön ile arka akslar arasındaki eşit ağırlık dağılımı yanlamayı neredeyse rutin bir keyif haline getiriyor. Hızlı tur zamanlarına imza atmak için eğlenceyi ikinci plana atıp disiplinli olmak gerekiyor. Sürüş modları arasındaki Sport tercih edil-

Camaro'nun tutunma kapasitesi o kadar yüksek ki drift yapmak için özel çaba göstermek gerekiyor.

diğinde Japon sporcunun karakteri Audi ve Porsche'deki kadar keskin bir değişim göstermese de elde edilen geri bildirim ve şanzımanın tepkileri iyi.

Hafif sıklet Supra karşısında Audi TT RS biraz kilolu hissettiriyor. Tutunma ve güç çok üst seviyede olsa da dört tekerlekten çekişli kompakt coupe viraj çıkışlarında gücünü hareketle sürdürmek için geniş bir hatta ihtiyaç duyuyor. Otomobil fren pedalı hissi iyi olmasa da imza attığı fren mesafesi çok başarılı. Porsche'nin mükemmel bir biçimde dozlanabilen karbon seramik diskli frenleri de Audi'nin seviyesinde. Cayman abartılı denecek kadar hassas ve homojen yönlendirme karakteriyle mest ediyor. Gerçek bir yarış otomobilini kullanma hissini en fazla sunan otomobil 718 Cayman GTS oluyor. Otomobilin altyapısı çok daha fazla gücü hiç zorlanmadan güvenli bir biçimde piste taşıyacak potansiyele sahip. Sürüş dinamiklerinde az farkla da olsa birincilik Porsche'nin oluyor.

Sürüş konforu

Standart 718 Cayman'dan 2 cm alçaltılmış olmasına rağmen asla tahta gibi bir sürüş sunmamak da GTS'nin artılarından bir diğeri. Yoldaki yamalar veya diğer pürüzleri yumuşak bir biçimde ütülemek gerçek spor otomobillerin en iyi oldukları konulardan biri değil. Ancak Cayman'daki

0-100 km/s'de TT RS en hızlıyken virajlarda Porsche önde.

Chevy cüssesine rağmen pistte belirgin bir yol tutuş karakteri sergiliyor.

Yarış modu tercih edildiğinde direksiyon, gaz ve şanzıman çok değişiyor.

Opsiyon listesindeki Recaro koltuklar kafalıklar dışında konforlu.

Geniş kokpit ve ele iyi oturan direksiyon güzel, zor okunan orta ekran değil.

BAĞLANABİLİRLİK

Camaro V8 neredeyse eksiksiz bir multimedya içeriğine sahip. 8,8 inçlik, yakınlaşma sensörlü dokunmatik ekrana sahip navigasyon sistemi, DAB Radyo, sesli komut, Apple CarPlay ve Android Auto standart olarak sunulan özellikler arasında yer alıyor.

Alçaltılmış yürüyen aksam opsiyonu günlük kullanımda sorun yaratmıyor.

Karbon seramik disklere sahip opsiyonel fren sistemi mükemmel bir dozlama sunuyor.

Opsiyonel adaptif spor koltuklar konfor ve tutuş konusunda çok başarılı.

PASM kısaltmalı adaptif süspansiyon sistemi pek çok zorlukla başa çıkmayı biliyor.

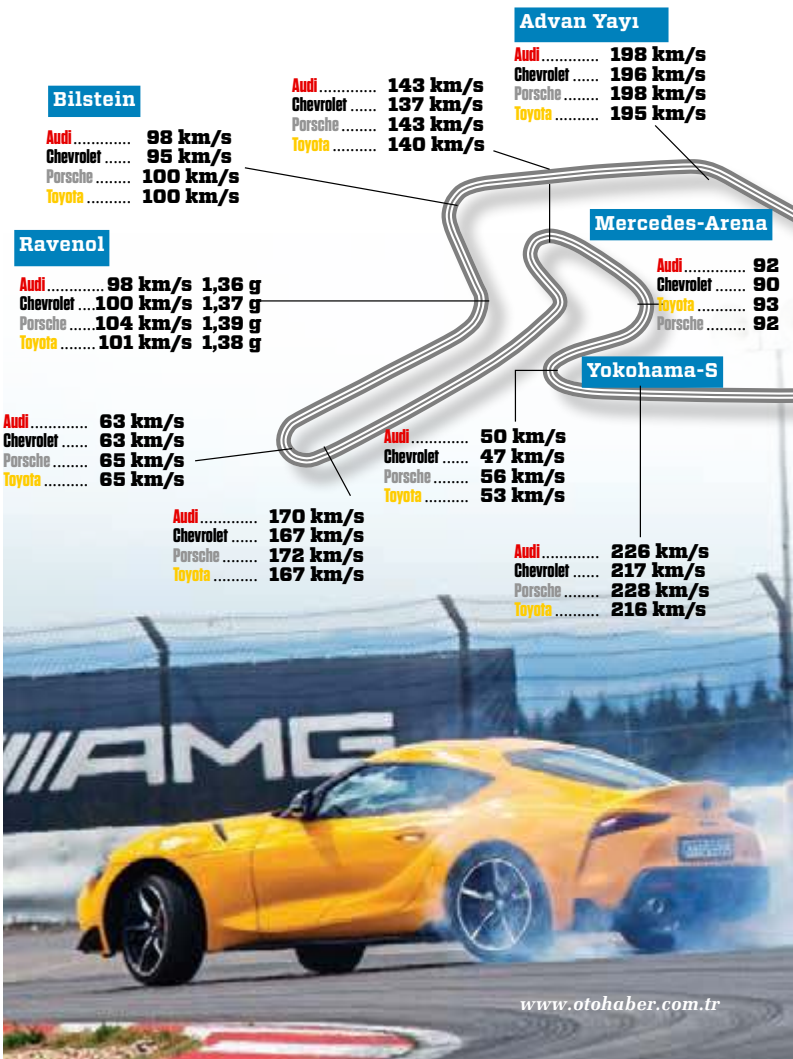
Audi de abartılı bir sertlikle yanıt vermiyor. Bununla birlikte 255/30 R20 ölçüsü bir takım tavizlerin verilmesini mecbur kılıyor. Dalgalı yol yüzeylerinde ortaya çıkan dikey hareketler TT RS'te çok fark edilen rahatsızlık. Camaro'nun huzurunu kaçırmak içinse daha fazlası gerekiyor. Bir zamanların gondol gibi sallanan Amerikan otomobilleriyle bu Camaro'nun hiçbir alakası yok. Yumuşak dolgulu Recaro koltuklar ve normal hissi veren altyapıya karşın sıkı bir otomobille karşı karşıyayız. Oturma konforundaki puan kaybının ana nedeni çıkıntılı koltuk kafalıklarının omuz bölgesine yaptığı baskı ve uzun yolculuklarda ortaya çıkan konfor eksikliği oluyor.

Toyota GR Supra böyle sorunlara yabancı çünkü kafalıklar sırtlığa entegre edilmiş. Süspansiyon konforu da kendisini gösteriyor. Uzun yol konforunda en iyilerden biri olan otomobilin gürültü konforu da başarılı. Karma lastiklerin yuvarlanma gürültüsü ve konforu bazı yol yüzeylerinde eleştiriyi hak ediyor. Bununla birlikte Toyota bu altyapı sayesinde günlük kullanımda sportiflik ve konfor arasında başarılı bir denge sunmayı başarıyor. Bu bölümde en yüksek puan Supra'nın oluyor. Camaro'nun ikinci sırayı almasında gelişmiş multimedya sistemi ve

Alcantara, merkezi devir göstergesi, büyük vites kolu: Spor otomobil ruhu.

BAĞLANABİLİRLİK

Modern özelliklerin neredeyse tamamı opsiyon listesinde yer alıyor. Standart donanımda Bluetooth, USB, AUX ve iki SD kart girişi yer alıyor. Navigasyon modülü, DAB Radyo ve LTE destekli Connect Plus modülü opsiyonel olarak sunuluyor.



ön koltuklarda hem ısıtma hem de havalandırma özelliği sunması önemli rol oynuyor.

Karoser

Sadece boyutlara bakılsa bu bölümün net birincisinin 4,78 metre ile Audi TT RS'ten yaklaşık 60 cm daha uzun olan Camaro olması gerekirdi. Ancak karoserin ölçüleri kabinde genişlik olarak hizmete sunulmuyor. En kısıtlı baş mesafesi ve abartılı derecede küçük tutulan cam yüzeyler yüzünden en kötü görüş açısı Camaro'da. Buna rağmen en yüksek yükleme kapasitesini sunan otomobil olan Amerikalı coupe'nin arkada acil durumda kullanılacak kadar dar da olsa iki koltuk sunması bir artı. Audi de kağıt üzerinde dört kişilik bir otomobil ama arkada koltuk diye sunulan şeyler ancak dekor olabilir.

Bu dekorlar katlandığında ortaya çıkan 700 litreyi aşkın bagaj hacmi çok iyi bir değer. Toyota'da da arka camla birlikte açılan bagaj kapağı sayesinde Audi'dekine benzer bir bagaj yapısı var. Ancak amortisör kule gergisi ve subwoofer bagaj hacminden çalıyor. Supra'nın kabininde sunulan yaşam alanı ve görüş açıları yeterince iyi. Uzun boylular için tavanın yan camlara doğru inmesi basıklık hissi yaratabilir. Tavanın bombeli yapısıysa ek baş mesafesi anlamına geliyor.

Virajlarda istekli bir biçimde yönlendirilen otomobil sonrasında arkasını savuruyor.

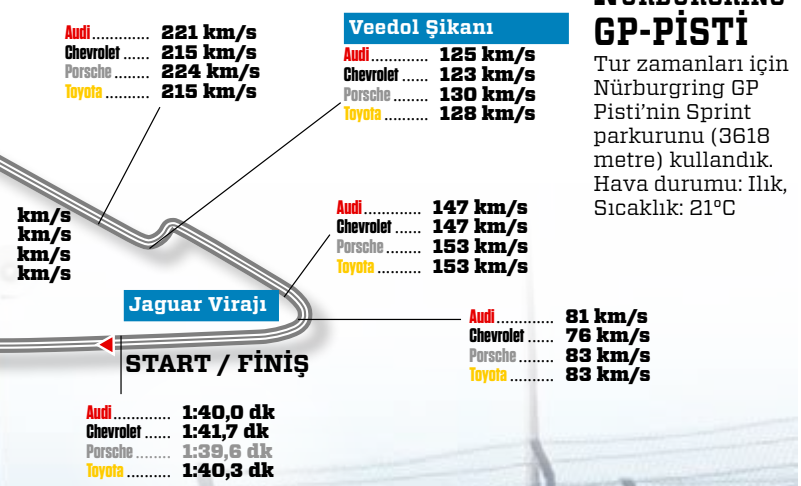
Z4 ile olan kardeşliği vites konsolunda da görmek mümkün. Sport düğmesi karakteri değiştiriyor.

Sabit kafalıklı standart koltuklar konfor ve tutuş beklentilerini kolaylıkla karşılıyor.

Kumanda felsefesi ve kumanda elemanlarında BMW, göstergede Toyota imzası var.

Nürburgring-GP-Pisti

Tur zamanları için Nürburgring GP Pisti'nin Sprint parkurunu (3618 metre) kullandık. Hava durumu: Ilık, Sıcaklık: 21°C



Supra en aktif sürüşü sunarken, Cayman GTS mutlak bir hassasiyet makinesi.

BAĞLANABİLİRLİK

Navigasyon sistemi, DAB Radyo ve akıllı telefon entegrasyonu yeni Supra'da standart olarak sunuluyor. Opsiyonel olarak sadece Premium paket mevcut. Bu paketle birlikte Head-up Display, kablosuz şarj ve JBL ses sistemi geliyor.

TEKNİK VERİLER

	AUDI TT RS COUPÉ 2.5 TFSI quattro	CHEVROLET CAMARO V8	PORSCHE 718 CAYMAN GTS	TOYOTA GR SUPRA 3.0
Silindir/Supap	Sıralı 5/20	V8/16	Boxer 4/16	Sıralı 6/24
Eksantrik tahriki	Zincir	Zincir	Zincir	Zincir
Çap/Strok	82,5 / 92,8 mm	103,3 / 92,0 mm	102,0 / 76,4 mm	82,0 / 94,6 mm
Silindir hacmi	2480 cc	6162 cc	2497 cc	2998 cc
Maksimum güç	294 kW/400 HP, 5850 – 7000 d/d	333 kW/453 HP, 5700 d/d	269 kW/365 HP, 6500 d/d	250 kW/340 HP, 5000 – 6500 d/d
Maksimum tork	5850 – 7000 d/d	333 kW/453 HP,	430 Nm, 2100 – 5000 /min	500 Nm, 1600-4500 /min
Şanzıman/Aktarma	7 ileri vitesli, çift kavrama otm / 4x4;diferansiyel kilidi	8 ileri vitesli, otomatik / arkadan itişli; diferansiyel	8 ileri vitesli, çift kavrama otm /	8 ileri vitesli, otomatik /arkadan
Yürüyen aksam	ön: McPherson, salıncak, stabilizatör; arka: çok kollu aks, stabilizatör; ESP	ön: McPherson, salıncak, stabilizatör; arka: çok kollu aks, stabilizatör; ESP	ön ve arka: McPherson, stabilizatör, adaptif amortisörler; ESP	ön: McPherson, salıncak, stabilizatör; arka: çok kollu aks, stabilizatör; ESP
Dönüş çapı sol sağ	11,3/11,3 m	11,9/11,7 m	11,2/11,0 m	11,2/11,1 m
Fren	Hava kanallı fren diskleri	Hava kanallı fren diskleri	Hava kanallı fren diskleri	Hava kanallı fren diskleri
Standart lastik	245/35 R 19	ön.: 245/40 R 20 arka: 275/35 R 20	ön: 235/35 R 20 arka: 265/35 R 20	ön: 255/35 R 19 arka: 275/35 R 19
Test aracı lastik ölçüsü	255/30 ZR 20 Y	ön: 245/40 ZR 20 Y arka: 275/35 ZR 20 Y	ön: 235/35 ZR 20 Y arka: 265/35 ZR 20 Y	ön: 255/35 ZR 19 Y arka: 275/35 ZR 19 Y
Lastik markası	Pirelli P Zero (RO1)	Goodyear Eagle F1 Asy.3 ROF	Pirelli P Zero N1	Michelin Pilot Super Sport

TEST VERİLERİ

AĞIRLIKLAR				
Uzunluk/Genişlik/ Yükseklik	4201/1832(1966*) /1344 mm	4784/1897(2055*) /1340 mm	4393/1801(1994*) /1286 mm	4379/1854(2018*) /1292 mm
Aks mesafesi	2505 mm	2812 mm	2475 mm	2470 mm
İz açıklığı ön / arka	1564 / 1543 mm	1610 / 1604 mm	1527 / 1535 mm	1594 / 1589 mm
Bagaj hacmi	305 – 712 lt	260 lt	ön: 150 / arka: 275 lt	290 lt
İç yükseklik / genişlik	ön 90-97 / 148 cm	ön 88-96 / 146 cm	92-99 / 140 cm	90-97 / 147 cm
Oturma derinliği / yüksekliği	ön 49 / 32 cm	ön 49 / 38 cm	51 / 23 cm	49 / 28 cm
Pedal mesafesi min/maks.	91 – 113 cm	96 – 111 mm	94 – 115 cm	93 – 113 cm
Boş ağırlık fabrika verisi / test aracı	1450 / 1481 kg	1584 / 1697 kg	1405 / 1448 kg	1495 / 1502 kg
İzin verilen maksimum yüklü ağırlık / kullanılabilir yükleme kapasitesi	1875 / 394 kg	2200 / 503 kg	1705 / 257 kg	1815 / 313 kg
PERFORMANS				
0-50 km/s	1,9 s	2,2 s	1,6 s	1,9 s
0-100 km/s	4,0 s	4,8 s	4,1 s	4,4 s
0-150 km/s	7,6 s	8,6 s	7,5 s	8,5 s
0-200 km/s	13,4 sn	14,9 sn	12,9 sn	15,3 sn
Maksimum hız	250 (280 ops.) km/s	290 km/s	290 km/s	250 km/s
Yol tutuş	1:40.0 dk	1:41.7 dk	1:39.6 dk	1:40.3 dk
Slalom	68,7 km/s	66,7 km/s	70,1 km/s	67,3 km/s
FREN MESAFESİ				
50 / 100 / 150 km/s soğuk	8,2 / 32,4 / 74,9 m	9,3 / 35,5 / 78,5 m	8,2 / 32,9 / 73,5 m	8,2 / 33,7 / 74,2 m
100 / 200 km/s Sıcak	32,1 / 133,2 m	34,3 / 136,4 m	32,4 / 132,0 m	32,5 / 134,7 m
İÇ GÜRÜLTÜ				
Rölanti	46 dB(A)	47 dB(A)	55 dB(A)	46 dB(A)
50 km/s 3. vites	65 dB(A)	64 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)
100 / 130 km/s son vites	70 / 73 dB(A)	67 / 70 dB(A)	70 / 73 dB(A)	70 / 71 dB(A)
TÜKETİM				
Test / fabrika verisi	9,9 / 8,7 lt / 100 km	12,5 / 10,9 lt / 100 km	10,4 / 8,8 lt / 100 km	10,7 / 7,9 lt / 100 km
Ekonomik / maksimum	7,2 / 35,7 lt / 100 km	8,6 / 42,8 lt / 100 km	7,8 / 36,1 lt / 100 km	8,2 / 35,5 lt / 100 km
CO_2 (Test / fabrika verisi)	236 / 208 g/km	298 / 260 g/km	248 / 209 g/km	255 / 188 g/km
Depo kapasitesi / menzil	55 lt / 555 km	72 lt / 576 km	64 lt / 615 km	52 lt / 486 km

* Aynalar dahil; 1 Fabrika verisi

Karakterler birbirinden çok farklı olsa da tur zamanlarındaki maksimum fark sadece 2 saniye.

Aşırı derecede alçak bir otomobile 2 metrelik bir sürücünün nasıl rahat bir biçimde sığabileceğini Porsche etkileyici bir biçimde gösteriyor. Asfaltın sadece 23 cm üzerinde oturulsa da darlık hissi yaşanmıyor. 718 Cayman'da eşyalar için biri önde diğeri arka iki farklı bagaj sunuluyor.

Toyota, kokpitteki kumanda elemanlarının çoğunda BMW'den faydalanmış: Şalterler, direksiyondaki kumandalar, havalandırma elemanları, iDrive kumandası ve menüler... Toyota sadece gösterge tablosunun grafiklerinde ve yapısında kendi tarzını yansıtmış. Bu tercih gayet mantıklı. Zira BMW'nin kontrol mantığı piyasadaki en iyilerden biri. Bu sayede Toyota'da sunulan özelliklerin neredeyse tamamına kolayca erişiliyor. Porsche'de bu işlem o kadar kolay değil. Kokpitte çok sayıda küçük düğmeye yer verilmiş ve direksiyonda herhangi bir kumanda olmaması da işleri daha iyi bir hale getirmiyor. Otomobilin geneline hakim olan kaliteyi hem işçilikte hem de kullanılan malzemelerde tam anlamıyla hissetmek mümkün. 718 Cayman GTS, 1448 kg ile karşılaştırmanın en hafif otomobili.

Audi de Porsche gibi çok yüksek bir kalite hissi sunmayı başarıyor. Bu histe otomobillerin pek çok lüks opsiyonla donatılmış olmasının da büyük bir rolü var. Baz versiyonla karşımıza çıkan Toyota ise bunu unutturacak kadar değerli görünüyor. Camaro'nun kalite hissi önceki nesille karşılaştırıldığında büyük bir ilerleme kaydetmiş olsa da hala eleştiriye açık bolca nokta var.

SONUÇ

Markus Schönfeld

Yeni Toyota GR Supra spor otomobil dünyası için gerçek bir zenginlik. Sadece iyi göründüğü ve harika oranlara sahip olduğu için değil. Aynı zamanda örnek bir sportifliği, uçlarda bir sürüş keyfini, başarılı bir konfor ve günlük kullanıma uygunlukla birleştiriyor. Audi TT RS, Supra'dan daha hızlı, daha kaliteli hissettiriyor ve limitlerde gezinirken daha güvenli bir sürüşe sahip. Porsche gerek motor yerleşimi gerek tarzıyla farklı bir dünya. Sürüş dinamiklerinde referans olan otomobil fiyat konusunda da başka bir dünyaya ait. Camaro V8, pek çokları tarafında sürüş dinamikleri açısından ciddiye alınmasa da rakiplerinin hemen ensesinde yer alıyor. Ses ve sürüş hissiyle gönüllerin kazananı diyebiliriz.

YAKIT TÜKETİMİ

Puanlanan test tüketimi 108 km'lik karma bir rota(şehiriçi, şehirdışı, otoyol) üzerinden hesaplanıyor. AB normu tüketimi, tutumlu ve maksimum profilleri sadece fikir vermesi açısından açıklanırken, puanlama üzerinde bir etkileri yok.

AB normu (Fabrika verisi)	8,7	10,9	8,8	7,9
Tutumlu (Test)	7,2	8,6	7,8	8,2
Tutumlu (Test)	35,7	42,8	36,1	35,5
Ortalama test tüketimi	**9,9 l SP**	**12,5 l SP**	**10,4 l SP**	**10,7 l SP**

PUAN TABLOSU

KAROSER				
Ön yaşam alanı	100[1]	62	61	60	62
Arka yaşam alanı	10	1	3	0	0
Görüş açıları	25	12	10	13	12
Kullanım/fonksiyon	100	88	86	88	90
Bagaj hacmi	25	13	10	20	12
Değişkenlik	10	2	3	0	0
Yükleme	5	4	5	2	3
Güvenlik donanımı	25	14	14	16	22
Malzeme kalitesi/işçilik	200	160	145	162	155
BÖLÜM PUANI	**500**	**356**	**337**	**361**	**356**
SÜRÜŞ KONFORU				
Ön koltuk konforu	100	88	78	88	85
Arka koltuk konforu	10	0	2	–	–
Ergonomi	45	40	35	40	39
İç gürültü	25	8	10	5	9
Gürültü hissi	50	25	25	24	26
Klima	25	17	20	16	16
Süspansiyon	200	116	120	122	124
Multimedya	45	21	35	21	31
BÖLÜM PUANI	**500**	**315**	**325**	**316**	**330**
MOTOR/ŞANZIMAN				
Hızlanma 0-100 km/s	125	110	102	109	106
Hızlanma 0-200 km/s	175	106	91	111	87
Maksimum hız	250	130	140	140	100
Şanzıman	100	88	84	93	95
Güç dağılımı	100	92	86	92	94
Çalışma karakteri	50	41	40	38	44
Tüketim	175	126	100	121	118
Menzil	25	15	16	18	12
BÖLÜM PUANI	**1000**	**708**	**659**	**722**	**656**
SÜRÜŞ DİNAMİKLERİ				
Yol tutuş	300	188	175	191	185
Slalom	50	22	17	25	18
Yönlendirme	100	86	88	95	89
Düz gidiş	50	44	38	45	40
Fren dozlaması	50	36	38	45	42
Fren 100-0 km/s (soğuk)	100	68	47	64	59
Fren 100-0 km/s (sıcak)	200	139	110	135	134
Fren 200-0 km/s (sıcak)	100	83	81	85	82
Çekiş	100	85	53	65	55
Sürüş güvenliği	100	95	90	93	90
Elektronik sürüş desteği	50	40	42	45	40
BÖLÜM PUANI	**1200**	**886**	**779**	**888**	**834**
TOPLAM	**3200**	**2265**	**2100**	**2287**	**2176**
SIRALAMA		**2**	**4**	**1**	**3**

DAHA OLGUN, DAHA ATEŞLİ

Jeep'i özellikle Avrupa pazarında gözde yapan model olan Renegade, makyajla birlikte gelen yeni benzinli motoruyla çekiciliğini artırmış.

Yollardaki en iyi retro uygulamalarından biri olan Renegade, Jeep'in karakteristik özelliklerini vurgulayan detaylarıyla Türkiye'de de ilgi çeken bir model olmayı başardı. Klasik 7 oluklu ızgara, yuvarlak farlar, benzin bidonu detaylarına sahip stoplar, kare formlu çamurluklar ve otomobilin çeşitli yerlerine atılmış 7 oluklu ızgara imzaları, Renegade'i özel kılan tasarım detaylarıydı. Nitekim, makyajla birlikte bu detayların çoğu korunurken, tasarım biraz daha modern hale getirilmiş. Özellikle bagaj kapağı açmak için artık kapağın dışında bir tutamak olması çok sevindirici. Daha önce kapağın altına eli sokmak ve düğmeyi aramak gerekiyordu. Buna karşılık yeni stop lambalarının eskisi kadar karizmatik olmadığını düşünüyorum. İç mekanda Eğlence Paketi ile gelen 8,4 inçlik multimedya ekranı beklenen modernleşme etkisini yaratıyor. Vücudu iyi destekleyen koltuklar ve geniş baş mesafesi de cabası. Biraz fazla kalın tutulan direksiyon simidi ise benim pek beğenmediğim bir yan olarak korunmuş.

FCA'in yeni geliştirdiği 1,3 litrelik benzinli motor, 1,4 litrelik motorun yerini aldı. 1332 cc'lik motor 150 HP güç ve 270 Nm tork üretiyor. 1,4 litrelik motora göre daha atak bir sürüş karakteri sunan otomobil özellikle 1500 d/d'den itibaren iştahla hızlanıyor. Çift kavramalı otomatik şanzımanlı uyumu iyi olan motorun yüksek çekiş gücü özellikle orta devirlerde kendini hissettiriyor. Yerini aldığı motora göre ses düzeyi de daha düşük. Euro 6D'ye uyumlu olan motorun yakıt tüketimi ve emisyon değerleri de daha düşük seviyede.

Yaşamının ikinci yarısına doğru hamlelerle giriş yapan Renegade'in 1.3 DDCT Limited versiyonunun fiyatları 206.900 TL'den başlıyor. Full Led fardan adaptif hız sabitleyiciye birçok önemli donanımı standart sunan Limited'da açılabilir cam tavan için 12.000 TL, 19 inç jantlar için 6.000 TL ve siyah tavan için 3.000 TL ödemek gerekiyor. Beats Audio, 8,4 inç ekran, USB girişi, 9 hoparlör ve Türkçe navigasyon için 12.000 TL ödemek gerekiyor.

Yazı: Halit Bolkan

Eğlence Paket'iyle gelen 8,4 inçlik ekran hızlı çalışıyor ve çözünürlüğü yüksek. Genel hatlar korunmuş.

1,3 litrelik benzinli motor, güç üretimi açısından oldukça başarılı. Tüketim konusunda 1,4 litrelikten daha cimri.

TEKNİK VERİLER
Jeep Renegade 1.3 DCCT

Motor tipi ve konumu	Sıralı, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1332 cc
Maksimum güç	110 kW/150 HP 5500 d/d
Maksimum tork	270 Nm 1850 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,4 sn
Maksimum hız	196 km/s
Şanzıman	6 vitesli otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	6,4 lt/100 km
CO_2 emisyonu	143 g/km
Ağırlık	1320 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4236 mm / 1805 mm / 1667 mm
Dingil mesafesi	2570 mm
Depo kapasitesi	48 lt
Bagaj hacmi	351/1297 lt

SONUÇ

Makyajlanarak tazelenen ve hatta biraz daha sportif görünen Renegade, sınıfının en özgün modellerinden biri olmayı sürdürüyor. Ergonomik iyileştirmeler ve 1,3 litrelik yeni benzinli motor, Renegade'in başarısını artırabilir.

★★★★☆

Karakteristik hatlarıyla yolda hemen fark edilen Renegade yüksek yapısıyla olduğundan büyük görünüyor.

A L I M
S A T I M
R A T I N G
S K O R
K E F A L E T
B O R Ç
A L A C A K
K R E D İ
K İ R A L A M A

Büyük sorunlara Quick çözümler

İş insanlarımızın, tacirlerimizin, esnaflarımızın, KOBİ'lerimizin alımda, satımda, kiralamada ihtiyaç duydukları skorlama ve reyting ihtiyaçlarına çözüm olacak yepyeni Quick ürünü:

QUICK FİNANSCİM

Yenilik, yine Quick Sigorta'dan!

CEPTEN NETTEN ACENTEDEN

www.quicksigorta.com/quickfinanscim

QUICK YARDIM 0850 755 1 755

www.quicksigorta.com

QUICK SİGORTA

QUICK TEST

Hyundai Elantra 1.6 Elite Plus

YENİ BAKIŞ

Altıncı neslin makyaj zamanı gelen Elantra'nın yeni yüzü ve donanımlarıyla adeta yeni nesil algısı oluşturuyor.

Hyundai, Elantra'daki makyaj zamanını geçiştirmeden, otomobili detaylı yeniliklerle güncellemeyi tercih etmiş.

Otomobilin genelinde Hyundai'nin Avrupa'daki genel tarzından daha farklı, keskin çizgiler ve ince far tasarımı tercih edildiğini görüyoruz. Yeni far tasarımı artık LED teknoloji kullanılması sebebiyle küçülebilmiş. LED aydınlatma yeni tasarlanan stoplarda da kullanılıyor. Elantra'nın tampon, motor kaputu ve çamurluklarında da değişiklikler görülürken arkada da yeni çizgiler dikkat çekiyor.

Plakalık bagaj kapağından tampona indirilmiş. Bagaj kapağını açmak için ise Hyundai logosu üstünde, kaportanın bir kısmı esnek malzeme kullanılarak gizli bir düğme haline getirilmiş.

Elantra'nın içerisinde de makyajın etkisi hissediliyor. Yeni direksiyon simidi, göstergeler ve klima kumandasıyla ergonomi arttırılmış. Konsolda parlak siyah kaplamalar kullanılarak şıklık arttırılmış. Alüminyum pedal grubuyla da sportif bir algı oluşturulmuş. Havalandırma ızgaraları da yenilenmiş. Multimedya sistemi de Apple CarPlay ve Android Auto ile uyumlu hale getirilirken, güncellenen sürüş modlarının

Otomobilin makyaj sonrasında arkasında da büyük tasarım değişikliği göze çarpıyor.

QUICK SİGORTA SUNAR

Sürüş modlarına özel grafikler ve renklendirmelerle net şekilde algılanması sağlanmış.

1,6 litrelik atmosferik benzinli motor sessiz ve sarsıntısız yapısıyla konforu koruyor.

Bagaj kapağını açmak için logo içindeki boşluğa basmak gerekli.

menüsü de net anlaşılır şekilde tasarlanmış. Kablosuz telefon şarj sistemi de yeni eklenen donanımlar arasında. Güvenlik donanımlarındaysa kör nokta uyarısı ve arka çapraz uyarısı sistemi de eklenmiş.

Hyundai'nin 127 HP'lik benzinli atmosferik motoru makyajlı Elantra'nın diğer bir yeniliği. Makyaj öncesinde kullanılan motorun güncellenmiş versiyonu olarak adlandırılabilecek motorun daha düşük emisyon ve tüketim iddiası var. Dört silindirli benzinli motorun sessiz çalışma yapısı konforu koruduğunu söyleyebiliriz. Atmosferik motorun karakteristik olarak alt devirlerde zayıf hissettirdiği, devir yükseldiğinde daha tatminkar bir hızlanma sunduğu da bir gerçek.

Test aracımızda bulunan tork konvertörlü 6 ileri vitesli otomatik şanzıman konforu korurken yakıt ekonomisini de gözetiyor. 7,8 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi Elantra 1.6 MPI otomatiğin makul tüketim sunduğunu gösteriyor. Otomobilin sürüş özelliklerine baktığımızda makyaj öncesiyle aynı olduğunu görüyoruz. Elantra'nın süspansiyon sistemi genel olarak konforlu yapıda. Zemindeki bozukluklar kabin içerisine fazla taşınmıyor.

Genel olarak değerlendirdiğimizde Hyundai Elantra'daki makyajın yeni nesil bir otomobil algısı yaratmayı başardığını söyleyebiliriz. Tasarım olarak farklı bir otomobil gibi görünen Elantra, konforlu sürüş tecrübesiyle de tatminkar bir tablo çiziyor. Yeni atmosferik benzinli motor ve otomatik şanzıman ikilisi konfor beklentilerini karşılıyor. Dizel motorun fiyat listesinde yer almaması ise Elantra'nın rekabet anlamında puan kaybetmesine neden oluyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Deniz Doğan

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde, enlemesine
Yakıt	Benzinli
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1591 cc
Maksimum güç	93 kW/127 HP 6300 d/d
Maksimum tork	155 Nm 4850 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,6 sn
Maksimum hız	195 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	4,2 sn
0-80 km/s	8,5 sn
0-100 km/s	12,2 sn
0-120 km/s	16,8 sn
0-130 km/s	19,7 sn
0- 400 m	18,3 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,6 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,5 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,8 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	6,6 lt/100 km
CO_2	151 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4620 mm / 1800 mm / 1450 mm
Dingil mesafesi	2700 mm
Depo kapasitesi	50 lt
Ağırlık	1325 kg
Test aracı lastik ölçüsü	205/55 R16
Bagaj hacmi	458 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	143.750 TL
Test aracı fiyatı	170.400 TL
Değerlendirme	★★★★☆

QUICK SİGORTA SUNAR

GELECEK ODAKLI

Mazda'nın yeni Mazda3'ten sonra gelecek nesil ürünlerine pencere açan ikinci modeli CX-30 ile tanıştık. Ergonomi ve fonksiyonellik konularına öncelik verilen CX-30'un Mazda'nın yeni kompakt sınıf yıldız olması muhtemel.

Yeni nesil Mazda felsefesi ve teknolojisini temsil eden ikinci model, kompakt bir crossover olan CX-30 oldu. CX-30'un boyutlarına baktığımızda, 4395 mm uzunluk, 1795 mm genişlik, 1540 mm yükseklik ve 2655 mm dingil mesafesi ile karşılaşıyoruz. Mazda'nın SUV'ları CX-3 ile CX-5 arasına konumlandırdığı CX-30, karoserini çepeçevre saran plastik kaplamalarla SUV kardeşlerine benzese de kapı ve tamponlarda daha geniş bir alanda buna yer vermesiyle ayrılıyor.

Otomobilin tasarımında özellikle Mazda3 HB'den daha fonksiyonel olması hedeflenmiş. Zeminden 175 mm yüksek yapısı ile daha yüksek bir sürüş pozisyonu sunarken aracın içerisine binmek ya da bagaja ulaşmak gibi anlarda daha ergonomik olduğu belirtiliyor.

CX-30, önden ve dört tekerlekten çekişli olarak üretiliyor. 6 ileri vitesli manuel ve 6 ileri vitesli otomatik şanzımanlarla sunulan otomobilde 2,0 litre 122 HP'lik benzinli atmosferik ve 1,8 litre 116 HP'lik turbo dizel motor seçenekleri bulunuyor. CX-30 ile birlikte Mazda3'e de eklenen yeni bir motor, Skyactiv-X aileye katıldı. 2,0 litre 180 HP'lik benzinli atmosferik motor, Mazda'nın SPCCI (Spark Plug Controlled Compression Ignition) olarak adlandırdığı sadece dizel yakıt kullanan motorlarda görmeye alıştığımız sıkıştırma ile ateşleme sisteminin kendi yorumunu kullanıyor.

Sürüş etkinliğinde, önden çekişli, 2,0 litrelik benzinli motor ve otomatik şanzımanlı CX-30 ile buluştuk. Ama ondan önce yeni Sykyactiv-X motora sahip Mazda3 Hatchback ile yola çıktık. Motor sakin ama akıcı şekilde hızlanmayı sağlıyor. Otomobilin sessiz ve konforlu sürüş özellikleri, güven veren direksiyon sistemi ve konforu dinamizmle dengeleyen süspansiyonu sayesinde kaliteli bir sürüş tecrübesi yaşadık. Ardından, aynı platformda yükselen CX-30 ile aynı rotaya çıktık. Hızlı virajlar, dar dönüşler, otoyol ve kasaba yollarını içeren yaklaşık 150 km'lik Almanya yollarındaydık. Önyargılı olarak yerden yüksek karoserin ve yüksek ağırlık merkezinin özellikle virajlarda CX-30 ile daha fazla salınımlı bir yolculuk sunmasını beklerken, Mazda 3 Hatchback ile benzer dinamizmi sunması önemli bir başarı.

Yüksek sürüş pozisyonu, geniş cam yüzeyler, sorunsuz görüş açıları ve kaliteli yaşam alanıyla CX-30'un Mazda'ya değer katacak bir model olduğunu söyleyebiliriz.

2019 sonbahar aylarında Avrupa satışları başlayacak olan CX-30'un Türkiye'de ne zaman satılacağı henüz net değil. Fiyat konusunda makul bir seviyede kalırsa, kompakt crossover müşterilerini kendine çekmemesi için bir sebep yok.

Yazı: Koray Kodal Frankfurt/Almanya

Plastik karoser kaplamaları arazi aracı izlenimi yaratıyor.

Sade tasarlanan iç mekanda kaliteli bir konsol sunuluyor.

2,0 litrelik atmosferik Skyactiv-G motor WLTP'ye göre 5,3 lt/100 km yakıt tüketimi sunuyor.

430 litrelik bagaj arka koltuklar yatırıldığında 1406 litreye ulaşıyor.

CX-30'un boyutları CX-3 ve CX-5 arasına yerleşmesini sağlıyor.

TEKNİK VERİLER
Mazda CX-30

Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1998 cc
Maksimum güç	90 kW/122 HP 6000 d/d
Maksimum tork	213 Nm 4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,2 sn
Maksimum hız	186 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	5,3 lt/100 km
CO_2 emisyonu	151 g/km
Ağırlık	1347 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4395 mm/1795 mm/ 1540 mm
Dingil mesafesi	2655 mm
Depo kapasitesi	51 lt
Bagaj hacmi	430-1406 lt

SONUÇ

SUV sınıfında, CX-3 ve CX-5 arasına bir model sığdırma fikri ilk bakışta biraz mantıksız gelse de CX-30 ile tanışınca iyi bir hamle olduğunu söyleyebiliriz. SUV kabalığından sıyrılan CX-30 fonksiyonel yapısıyla Mazda3 HB'nin önünü kesebilecek cazibeye sahip.

★★★★☆

Görüş

Ufuk Sandık

ufuk.sandik@sabah.com.tr

DİZEL KAN KAYBEDİYOR

Emisyon skandalı sonrasında popülaritesini yitiren dizel otomobillerin pazar kaybı 2019 yılında da devam ediyor. Skandal öncesi dizel otomobillerin Avrupa'daki pazar payı yüzde 60'lar seviyesindeydi. 2014 yılında yüzde 53,1 olan dizelin payı 2018 yılında yüzde 36'ya geriledi. 2019'un ilk beş ayında ise yüzde 32 oldu. Böylece dizel otomobillerin payı, popülaritesinin yükselişe geçtiği 2000'lerin başlarından bu yana en düşük seviyeye indi. 2001 yılında Avrupa'da dizelin payı yüzde 36 civarındaydı.

Bu tablo karşısında otomobil üreticileri dizel yatırım planlarını yeniden gözden geçirmeye başladı. Talebin önümüzdeki dönemde daha da azalacağını öngören üreticiler, dizelleri ürün gamından çıkarıyor. Bazı markalar dizel motorlu otomobil satışını hemen durdururken, bazıları kademeli olarak durdurma yönünde karar aldı. Bunda dizel talebinin düşmesinin yanı sıra Avrupa'da birçok ülkede dizel motorlu otomobillere getirilen kısıtlamalar ve yasaklar da etkili oldu.

Dizel otomobil konusunda harekete geçen ilk markalar ise Japonlar oldu ve öncülüğü otomotiv devi Toyota yaptı. Toyota, Avrupa'da 2018, Türkiye'de ise 2019 yılından beri dizel otomobil satmıyor.

Bir diğer Japon marka Nissan da ticari araçlar hariç 2021 yılından itibaren dizel motorları ürün gamından çıkaracak.

Avrupa'da dizel pazar payı (%)

Yıl	Pazar payı
2014	53,1
2015	51,6
2016	49,5
2017	44,0
2018	36,0
2019*	32,0

*Ocak-Mayıs

Honda da 2021 yılında Avrupa'da dizel otomobil satışını durdurmayı planlıyor. Bu gerçekleşirse Honda'nın dizel macerası sadece 18 yıl sürmüş olacak. Dizel pazarına uzun yıllar girmekte direnen Honda, geliştirdiği dizel motoru 2003'de Accord modeliyle birlikte satışa sunmuştu.

Dizel araç konusunda önemli bir paya sahip olan Fiat Chrysler Automobiles (FCA) Grubu da, 2022 yılından itibaren dizel motorlardan uzaklaşmayı planlıyor. Güney Koreli Kia, 2018 yılında dizel motorlara olan yatırımlarını durdurdu. Volvo da 2019 yılından itibaren yeni araçlarında dizel sunmayacağını açıkladı.

Volkswagen Grubu, net tarih vermese de kademeli olarak dizelleri ürün gamından çıkarmayı planlıyor. Örneğin gruba ait Skoda markası, bu yıl eylülde düzenlenecek Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak yeni jenerasyon Octavia'da dizel motor kullanmayacak.

Türkiye'de dizel otomobillerin pazar payı son yıllarda düşmesine rağmen Avrupa ülkelerine göre hala yüksek. Bunun en büyük nedenlerinden biri dizel otomobillerin ikinci el pazarında değerli olması gösteriliyor.

2015 yılında yüzde 61,7 olan dizelin payı, 2016'da yüzde 61,5'e, 2017'de yüzde 60,67, 2018'de yüzde 58,09'a geriledi. Düşüş eğilimi 2019 yılında da devam ediyor. Yılın ilk 6 ayında dizelin payı yüzde 56,07 olarak gerçekleşti. Dizeli ürün gamından çıkaran markaların çoğalmasıyla birlikte Türkiye'de de dizel satışlarının hızla düşmesi bekleniyor.

Bu İlan Büyük İndirim Taşıyor!

MNG Kargo'da tüm bavul gönderilerinizde
%50'ye varan indirim sizleri bekliyor.

Gelin MNG Kargo şubelerine,
bavulunuzu çok avantajlı fiyatlarla gönderin.

En yakın şubemiz için

Türkiye'nin her yerinden
0850 222 06 06
www.mngkargo.com.tr

facebook /mngkargo twitter /mngkargo YouTube /mngkargo Instagram /mng.kargo

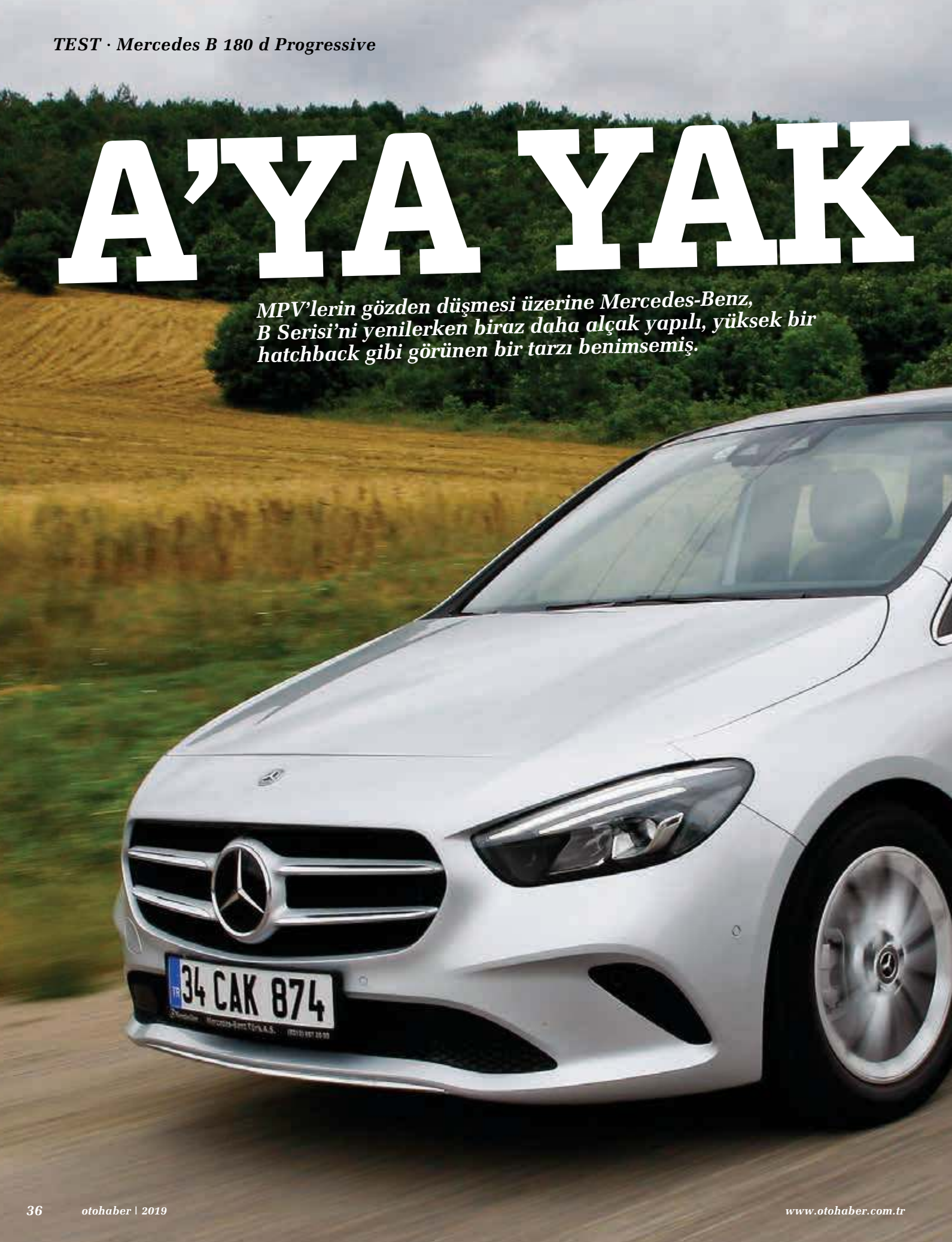
*Kampanya 27 Mayıs - 27 Eylül 2019 tarihleri arasında geçerlidir.
%50'ye varan indirimler 10kg/ds ve üstü ağırlığındaki gönderiler için geçerlidir.

MNG kargo

Detaylı bilgi için:
www.mngkargo.com.tr

A'YA YAK

MPV'lerin gözden düşmesi üzerine Mercedes-Benz, B Serisi'ni yenilerken biraz daha alçak yapılı, yüksek bir hatchback gibi görünen bir tarzı benimsemiş.



LAŞTI

Mercedes'in Spor Tourer olarak adlandırdığı yeni B Serisi, markanın kompakt MPV'lerle hatchbackler arasında kalıyor.

Tasarım olarak baktığımızda A Serisi ile benzer bir yüze sahip olduğunu görüyoruz. Ancak A Serisi'ndeki keskin far çizgileri yerine B Serisi'nde yuvarlatılmış köşelerle karşılaşıyoruz. Daha eğimli ve uzun tasarlanan A sütunları sayesinde daha yüksek bir baş mesafesi, daha büyük yan camlar ve aydınlık kabin elde edilmiş. Genel olarak önceki nesil B Serisi ile benzer hissettiren yeni B Serisi'nde yapılan tasarım değişiklikleri bununla birlikte yeni neslin daha modern ve sportif görünmesini sağlamış.

Otomobilin boyutlarına baktığımızda selefine göre 26 mm uzatıldığını, 10 mm genişletildiğini, yüksekliğinin 4 mm azaltıldığını dingil mesafesinin ise 30 mm arttırıldığını görüyoruz. Dingil mesafesindeki bu artış arka koltuk diz mesafesinde daha fazla cömertlik sağlamamış. Fabrika verilerine göre ön diz mesafesi 4 mm artmış. Şaşırtıcı bir veri: Bagaj hacmi 33 litre azalmış.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde selefine göre daha ferah ve aydınlık olduğunu görüyoruz. Panoramik cam tavana rağmen baş mesafesi çok cömert. Diz mesafesi sorunu yaşanmıyor. Yeni dijital gösterge grubu ve multimedya ekran yerleşimi ergonomiyi ve fonksiyonelliği zirveye yaklaşırmış. İç mekanda kullanılan malzeme ve işçilik seviyesi de oldukça başarılı.

Otomobilin sürüşündeki farkları görmek üzere yola çıkıyoruz. İlk izlenimimizde çok daha konforlu ve oturaklı hissettirdiğini söyleyebiliriz. B Serisi'nin arka aksı motor gücüne göre değişiklik gösteriyor. Güçlü versiyonlarda dört kollu arka aks bulunurken B 180 d'de torsiyon tipi sistem bulunuyor. Arkada torsiyon sistemi olmasına rağmen konfor konusunda bir sorun yaşanmıyor.

Konsolun ergonomisi, alışıldıktan sonra bu sınıfın iyisi olabilir.

1 455 litrelik bagaj hacmi cömert. Yükleme eşiğinin alçak olması kullanımı kolaylaştırıyor. 2 Açılabilir, panoramik cam tavan arka koltukların da ferah olmasını sağlıyor. 3 Arka koltuklardaki diz mesafesi S Serisi seviyesinde. 4 Elektrikli bagaj kapağının yüksekliği ayarlanabiliyor. 5 Bagaj kapağı anahtarla açılabiliyor. 6 AdBlue katkısı depo kapağı içinden konulabiliyor.

Tekerlek yuvaları 645 mm'den 660 mm'ye çıkmış.

Dikey sert darbeleri karşılama konusunda oldukça başarılı. Bu konforlu yapı bozuk zeminlerde bile devam ediyor. Yumuşak ayarların, yüksek ağırlık merkeziyle birleştiğinde viraj ve dönüşlerde karoser salınımlarının ortaya çıkması doğal. Ancak B 180 d'nin zeminden yüksekliği bir SUV kadar yüksek olmadığı için karoser salınımları daha kontrollü hissettiriyor.

Otomobilin direksiyon sistemi de konforu destekleyen ayarlara sahip. Yönlendirmelerde sürücüyü yormayan direksiyon yüksek hızlarda ve çeviklik isteyen ani yönlendirmelerde sürücünün emirlerini yerine getirmede gecikmiyor.

Test aracımız 1,5 litrelik turbo dizel motora sahip. Fiyat listesinde bir diğer seçenek de 136 HP'lik 1,3 litre turbo benzinli motor. Üretim bantlarından daha güçlü motorlar hatta 4MATIC dört tekerlekten çekiş sistemiyle de inen B Serisi'nin ülkemizde şimdilik sadece önden çekişli B 180 ve B 180 d ile yetinmemiz gerekli.

Dizel motor 116 HP'lik gücüyle etkileyici bir hızlanma performansı vaat etmiyor. Fabrikaya göre 10,7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisi sunulurken test ölçümlerinde 11,0 saniyelik 0-100 km/s değeri elde ettik. Bu veriler B 180 d'nin atak olmadığını ancak makul hızlanma tecrübesi sunabildiğini gösteriyor. 6,4 saniye ve 8,6 saniyelik esneklik sonuçlarının da makul veriler olduğunu görüyoruz.

116 HP'lik dizel motor 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanla geliyor.

Ambiyans aydınlatmasının zenginliği kadar uygulanma şekli de çok başarılı.

Standart olarak gelen, 7 ileri vitesli ıslak tip çift kavramalı otomatik şanzımanın önceliğinin akıcı ve hızlı vites geçişleriyle konforu korumak olduğunu görüyoruz. Sürüş modları arasında, Eco, Comfort, Sport ve Individual seçenekleriyle şanzımanın da vites değişimi ayarlanabiliyor.

Şanzıman, hızlı vites geçişleri ve doğru vites değişim zamanlamasıyla dizel motorla uyumlu çalışarak ekonomik tüketim sonuçları elde edilmesini sağlıyor. 5,5 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi, 4,4 lt/100 km'lik fabrika verisine göre yüksek olsa da ekonomik tanımını hak ediyor.

Sonuç olarak B 180 d sınıfının nadir üyelerinden biri. Bu da MPV isteyen tüketicilerin B 180 d'ye yönelmesini sağlayacaktır. Bu sınıfın hakkını veren fonksiyonel yapısı, geniş ve aydınlık yaşam alanı, malzeme ve işçilik kalitesi ve konforlu sürüş özellikleriyle B 180 d başarılı bir model. Ancak hem başlangıç hem de test aracı fiyatları karşılığında farklı SUV alternatifleri çıkıyor. MPV istenildiğinde ise premium sınıfta B Serisi karşısında sadece BMW 216d Active Tourer bulunuyor. Onun da fiyat listesinde sadece 2018 model yılı seçeneği olduğunu görüyoruz. Başlangıç fiyatı olarak B 180 d'den daha cazip olmasının sebebi de bu olabilir.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1461 cc
Maksimum güç	85 kW/116 HP 4000 d/d
Maksimum tork	260 Nm 1750-2750 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,7 sn
Maksimum hız	200 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1405 kg
Bagaj hacmi	455-1540 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde McPherson süspansiyon sistemi arkada torsiyon bağlantılar, ön ve arkada gazlı amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	11,0 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	205/55 R17
Lastik	Michelin Primacy 3

Donanım

ABS, ESP, ön, yan, perde ve sürücü diz havayastıkları, aktf şerit takip yardımcısı, aktif fren yardımcısı, konforlu süspansiyon, MBUX multimedya sistemi, otomatik klima sistemi, konfor tipi koltuklar, lastik tamir kiti, Dynamic Select sürüş kişiselleştirme sistemi, park paketi ve geri görüş kamerası, aktif park yardımcısı, ışık ve görüş paketi, 16 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler

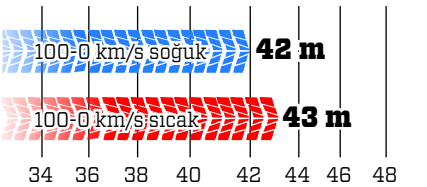
BMW 216d Active Tourer
Premium sınıftaki tek MPV rakip 2 Serisi Active Tourer. Fiyat listesinde sadece 2018 model yılı olan 216d Active Tourer 239.300 TL'den satılıyor.

Volvo XC40
MPV ergonomisi sunabilen XC40'ın 2,0 litrelik dizel motor seçeneği 357.050 TL'lik baz fiyatıyla, B 180 d test aracımızdan daha makul

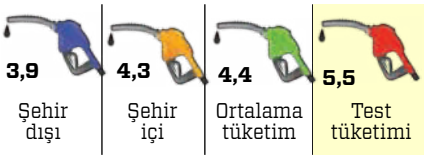
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,4 sn
0-80 km/s	7,2 sn
0-100 km/s	11,0 sn
0-120 km /s	15,8 sn
0-130 km/s	19,0 sn
0- 400 m	17,6 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,4 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,6 sn

Fren mesafesi

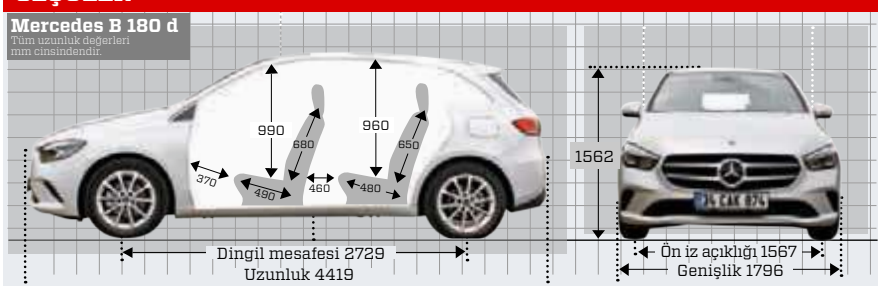


Gürültü	
Rölantide	46 dB(A)
50 km/s (D'de)	60 dB(A)
100 km/s (D'de)	67 dB(A)
120 km/s (D'de)	69 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	107 g/km
Depo kapasitesi	43 lt
Menzil (test tüketimine göre)	781 km



Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.100 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/2/2
Baz fiyat	255.500 TL
Test aracı fiyatı	371.200 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Arka koltuklardaki cömert yaşam alanı, geniş ve ergonomik yükleme alanı.
✗ Vites konsolundaki dokunmatik kontrol paneline istemsiz değiliyor.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ MBUX sistemi standart olarak sunuluyor, multimedya sistemi, ambiyans aydınlatması.
✗ Fren mesafesi daha kısa olmalıydı.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Konforu arttıran direksiyon ve süspansiyon ayarları, ekonomik motor, şanzıman.
✗ Dinamizm beklentisinde olanlara cevap veren bir sürüş tarzı yok.

FİYAT
✓ Baz fiyat seviyesi premium sınıf standartlarına göre makul seviyede.
✗ Aile otomobili olarak alternatifler arandığı bu fiyat seviyesinde kompakt SUV'lar da bulunuyor.

OTOMOTİVDE PANDORA'NIN KUTUSU: ÇİN

Çin, uzun yıllardır düşük üretim maliyetleri ve sahte ürünleriyle tanınıyor. Fakat son yıllarda bu durum bir hayli değişti.

Çin Hükümeti, 1980'li yılların başında köklü ekonomik reformlara gitti. Reformlardaki amaç geniş bir tarla olarak gözüken ülkeyi bir sanayi üssüne dönüştürmekti... Ve öyle de oldu. Hükümet, yabancı firmaların ülkede faaliyet göstermesine izin verdi. Çin'de otomotiv sektörü 80'li yılların ortasına kadar Sovyet Birliği'nin tesiri altında şekillendi. İthal edilen araçların büyük çoğunluğu Sovyet yapımı iken, üretilen sınırlı sayıdaki araçta da Sovyet lisansı kullanılmaktaydı. 1984 yılına gelindiğinde bu durum değişti. Japon markaları başta olmak üzere diğer yabancı markalar, Çin'e yüklü miktarda ithalat yapmaya başladı. Çin halkı, Sovyet yapımı araçlara kıyasla çok daha rafine olan bu modern modelleri tercih etti. Öyle ki 1984 yılında Japon otomobillerinin 10.800 olan satış adedi 1985'te 85.000'e çıkarken toplam ithalat 350.000'i gördü. Bu durumu fark eden Çin Komünist Hükümeti hızlı bir şekilde önlem aldı ve Çin'de satış yapmak isteyen markaların, Çinli şirketlerle ortaklık yaparak ve bu ortaklıkta yüzde 51'lik hisse payının Çinli ortakta olacağı bir düzenlemeyi yürürlüğe koydu. Bu da yetmezmiş gibi Çin Hükümeti, ithal edilen her aracın son vidasına kadar teknik projesini de markalardan talep etti. El dememiş ve yüksek

kazançlı Çin pazarını kaçırmak istemeyen markalar elleri kolları bağlı bir şekilde bu şartları kabul ettiler. Bu anlaşmalardan ilkini 1984 yılında Volkswagen, SAIC ile 25 yıllık bir anlaşmayla yaptı. Bu sayede Alman marka uzun yıllar boyunca Santana ve Jetta modellerinin eski nesillerini son derece düşük maliyetle Çin'de üretti. PSA Grubu ise Citroen için Dongfeng Motors ile ortaklık kurarak fabrika açmaya karar verdi.

Çin Hükumetinin bu kararı ile Çin Otomotiv Endüstrisi hızla gelişmeye başladı. 1990'ların başına gelindiğinde "tarladan sanayiye" reformu ilk meyvelerini vermeye başlamış, birçok marka Çin'de üretime girişmişti. 1992 yılına gelindiğinde Çin'de 1 milyon otomobil üretim barajı geçildi, 2000 yılına gelindiğinde ise 2 milyon barajı devrildi. 2001 yılında Çin, Dünya Ticaret Örgütü'ne girdi ve otomotivin ivmesi daha da hızlandı. 2002 ile 2007 yıllarında her yıl bir öncekine göre 1 milyon otomobil daha fazla üretildi ve satıldı. Avrupa ve Amerika'nın oldukça sarsıldığı 2008-2009 ekonomik krizinde ise Çin, 13,79 milyon üretimle Amerika Birleşik Devletleri'ni üretim sayısı olarak geride bıraktı. 2014 yılına gelindiğinde ise Çin, tam 23,72 milyon üretim yaparak dünya motorlu araç üretiminde yüzde 26'lık bir paya sahip oldu.

Çin'de sanayileşme gelişirken teknolojik ürünlerde olduğu gibi otomobillerde de

sahte veya taklit olarak geçen "ShanZhai" modeller ortaya çıktı. Bu otomobiller Avrupalı orijinallerine tıpa tıp benziyorlar. Bu duruma örnek olarak Mercedes CLK'nın taklidi olan BYD S8, Porsche Macan'ın taklidi olan Zoyte SR9'u ve Jeep Wrangler'ın taklidi olan BAIC X424'ü verebiliriz. Fakat bu "sahte" kimlikli otomobiller konusunda son derece önemli bir gelişme yaşandı. Range Rover Evoque'un kopyası olan Land Wind X7 modeli, JLR Grubu tarafından açılan dava sonucunda üretimden kaldırıldı. Pekin'de görülen davanın sonucu ilerleyen günlerde diğer modeller için de emsal teşkil edebilir... Çin Hükümeti'nin ortaklıkla pazara girme kuralı ile birçok Avrupalı otomobil markası Çinli markalarla ortaklık yapmak durumunda kaldı. Ortaklık yapan Avrupalı markaların bazıları ise şu şekilde:

SAIC: General Motors ve Volkswagen'in stratejik ortağı. 2017 yılında pazarı 6,9 milyon satış yaparak domine etti. Aynı zamanda Volkswagen ve Skoda ile ortak üretim yapıyorlar. 2020 yılında Volkswagen ile ortaklaşa Çin pazarı için 300.000 adet elektrikli otomobil üretmeyi hedefliyorlar.

Dongfeng Motors: Honda, Nissan, PSA Grubu, Renault ve Kia'nın stratejik ortağı. Aynı zamanda Citroen ve Peugeot ile ortak fabrikaları ve modelleri bulunuyor

FAW: Volkswagen ve Audi'nin stratejik ortağı. Aklınıza SAIC ile Volkswagen'in yaptığı ortaklık gelebilir fakat SAIC ile FAW farklı kulvarlarda. FAW ile Volkswagen, elektrikli altyapı paylaşımına gitmiyor. FAW-Volkswagen, 2018'de 3 farklı fabrika yatırımı açıkladılar.

Beijing Benz: Mercedes Benz'in BAIC markası ile yaptığı ortaklık olarak karşımıza çıkıyor. 22 Kasım 2018'de faaliyete geçen bu ortaklık ile Çin'de artık 2 milyon adet Mercedes-Benz üretilecek.

Bütün bu ortaklıklarla birlikte markalar Çin'e özel otomobiller de tanıtıyorlar. Aslında bu duruma diğer ülkelerde pek rastlanmıyor. Fakat Çin'in pazar hacmi o kadar büyük ki, markalar bu tarz devşirme modellerden rahatlıkla kar ediyorlar. Çin'de sanayinin gelişmesi ile artan refah seviyesi sayesinde özellikle son 10 yıldır müşteriler lükse çok önem veriyor. Pekin gibi bazı kentlerde şoförlü araç kullanımı son derece yaygın olduğundan müşteriler uzun aks mesafeli versiyonları tercih ediyor. Bu duruma örnek olarak Mercedes A Serisi Sedan'ın, Audi Q5'in ve BMW 5 Serisi'nin uzun aks mesafeli versiyonlarını verebiliriz. Çin'deki SUV yükselişinin en büyük sebeplerinden biri ise Çin'de erkeklerin eşlerinin istedikleri en iyi arabaya bindirmesi kültüründen geliyor. Çin'de evli kadınların kullandıkları otomobiller büyük bir lüks göstergesi olarak tanımlanıyor.

Çin pazarına özel üretilen araçların, özellikle de elektriklilerin artmasının bir başka sebebi ise nüfus yoğunluğu fazla olan metropollerde hava kirliliği bir hayli yüksek olduğu için hükümetin içten yanmalı motorlu araçlara sınırlama getirmesi olarak karşımıza çıkıyor. Bu sayede Çin Hükümeti, ülkede elektrikli ve alternatif yakıtlı araçların yaygınlaşmasını sağlamayı hedefliyor. Bu durum ise tahmin edeceğiniz üzere elektrikli araçların yolunu açtı. Bu sebeple Çin, son derece hızlı bir şekilde elektrikliye dönüşüme adapte oldu. Öyle ki elektrikli otobüs ve plug-in hibrit ticari araçlarda lider ülke haline geldi. Bu duruma ek olarak Audi gibi bazı markalar modellerinin sadece Çin'e özel elektrikli versiyonlarını tanıtmaya başladı, Audi Q2 e-tron da bunlardan biri. Ekonomik refahın son derece arttığı Çin'de müşterilerin premium otomobillere talebi fazla olunca Bentley, Ferrari ve McLaren gibi markalar pazarın bir anda doyuma ulaşmaması ve diğer pazarlarda da var olmayı sürdürmek adına Çin'e kota koydular. Buna ek olarak artık 4,0 litre hacmi aşmayan motorlar kullanmaya başladılar. Zira Çin'de 4,0 litre

üstü motorlara astronomik ölçüde vergiler uygulanıyor.

Çin'in markalardan satacakları otomobillerin son vidasına kadar teknik çizimlerini istemesi bugün ülkenin otomotiv endüstrisi için bir hayli işe yaradı. Tersine mühendislik yapmaya gerek kalmadan Çinli markalar rakiplerinin bilgilerine sahip olabiliyorlar ve o bilgileri çok daha ucuz maliyetlerle üreterek kendi otomobillerinde uygulamaya koyuyorlar. Bu sayede Çinli markalar kendi ülkelerinde ve Asya pazarında Avrupalı ve Koreli rakiplerinden çok daha uygun fiyatlara satılıyorlar.

2000'li yılların ortalarında Avrupalılar, Çin ile hep dalga geçti ve otomobillerini aşağıladılar.... Aslında bu konuda haksız da sayılmazlardı. Zira o dönemde Çinli markaların otomobilleri son derece kalitesiz, performansı düşük ve güvensizdi. Fakat günümüze geldiğimizde işler değişmeye başladı. Çinliler, 1980 yılında yaptıkları ekonomik devrimin sayesinde bir hayli para kazandılar ve yatırım yapmaya başladılar. Bunun sonucu olarak da, Geely 2010'da Volvo'yu Ford'dan 1,3 milyar dolara satın aldı. Volvo'nun Çinlilerin egemenliğine geçmesi ilk etapta kulağa pek hoş gelmeyebilir. Öyle ki bazı insanlar artık Volvo'nun sağlamlık mottosunun kaybolacağını bile düşündü. Lakin Çinliler Volvo'yu kendilerine benzetmediler, kendilerini Volvo'ya benzettiler. Geely, Volvo'ya ciddi miktarda yatırım yaptı. Bu sayede yeni nesil Volvo modelleri belki de hiç olmadıkları kadar popüler hale geldiler. Bunu yaparken Geely, aynı zamanda kendi ürün gamını da Volvo'dan aldığı deneyim ile geliştirdi, güncelledi. Sadece Volvo ile yetinmeyen Geely, geçtiğimiz yıl İngiliz spor otomobil markası Lotus'u da satın aldı. Finansal olarak pek iyi durumda olmayan Lotus'a can suyu olan Çinliler, Lotus için Çin'de bir fabrika kuracak. Buna ek olarak Lotus'un daha karlı bir hale geçmesi için Lotus SUV ve Lotus Sedan projelerini başlattılar. Çinlilerin destekleri sayesinde Lotus, 1,7 milyon Euro fiyat etiketine sahip Evija'yı tanıtarak markanın elektrikli dünyada da var olduğunu kanıtladı. Muhteşem bir atakta olan Geely, geçtiğimiz aylarda Daimler'den 9 milyar dolarlık hisse satın aldı ve üretimi sonlandırılması düşünen smart markasının Çin'de elektrikli modeller üreterek yoluna devam etmesini sağladı.

Çin'de sadece yatırımlar Geely tarafından yapılmıyor. 2014 yılında ekonomik darboğaza giren PSA Grubu'na 800 milyon Euro yatırım yapan Dongfeng Motors, Fransız grubun yüzde 14'üne sahip. Son gelen dedikodularda ise elektrikli dönüşüme pek de ayak uydurmayan FCA Grubu'nun Çinlilerin egemenliğine geçme olasılığından bahsediliyor.

Çin, dünyanın lityum rezervlerinin üçte ikisine sahip. Bununla yetinmeyerek Afrika'da da lityum madenleri satın alıyor. Kısacası pil ile çalışan her ürün için en önemli maden olan lityumun diğer adı ile "Beyaz Petrol"ün hükümdarı Çin dersek yanlış olmaz. Çin'de içten yanmalı motora sahip olan otomobillerin satışına sınırlandırma getirildiğinden bahsetmiştik. Bu doğrultuda Çin'de tam 486 farklı elektrikli otomobil girişimi bulunuyor. Günün sonunda Çin, doğru yatırımlarla, yabancı markalardan elde ettiği teknik projelerle ve zengin işgücü ve kalabalık nüfusu ile şu anda otomotiv sektörünün yönlendiricisi haline geldi ve kendisiyle dalga geçen Avrupalıları satın almaya başladı.

Yazı: Ceyhun Kozlan

SESSİZ

Skoda'nın kompakt SUV sınıfında sessiz sessiz rekabet eden bir modeli, Karoq test sayfalarımıza konuk oldu. Bakalım, sınıfının beklentilerine nasıl cevap veriyor.

Skoda'nın kompakt SUV'u Karoq, keskin çizgileriyle markasının güncel tasarım anlayışını temsil ediyor. Dikdörtgen yapıdaki koyu zeminli farlar ile hemen altına konumlandırılan sis farları Skoda markasının SUV modellerine özgü detaylardan. İri ön panjur tasarımıyla da Skoda'nın tasarım felsefesine uygun çizgilere sahip. Otomobilin profilinde de girintili-çıkıntılı tasarım öğeleri kullanılmış. Dikiz aynasının A sütunlarında olması çapraz görüş açılarını kısıtlıyor. Genel olarak geniş cam yüzeyler sayesinde görüş açısı sorunu bulunmuyor.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde sade tasarlanmış bir konsol görüyoruz. Renkli dokunmatik multimedya ekranı konumuyla sürücünün göz hizasında yer alıyor. Çözünürlüğü ve pratik menüsü ergonomi ve fonksiyonelliği arttırıyor. Ancak bu ekranın içerisinde geri görüş kamerası görüntülerini de görmek isterdik.

Konsolun genel olarak yumuşak plastikle kaplanması kalite algısını arttırıyor. Ön kapı içlerinde ise sadece göz hizasındaki bölümde yumuşak plastik malzeme kullanılmış. Eşya gözü konusunda ise hem orta konsolda hem de vites konsolunda cömert ve ergonomik alanlar yaratılmış. Ön koltukları sınıfının en sportif görünen ve yan destekleri en başarılı modellerinden biri olduğunu söyleyebiliriz. Ön ve arkada da ferah ve konforlu yaşam alanı sunuluyor.

Karoq ile yola çıkıp, sürüş özelliklerine baktığımızda karşısında daha olgun ve dinamik rakipleri olması onu geri plana itiyor. Bu konuda Peugeot 3008 başarılı örnek. Karoq'un direksiyon sürücüsünü yormayacak yumuşaklıkta yönlendirme ayarlarına sahip. Ama aynı zamanda ani şerit değişimleri veya yüksek hızlarda ise biraz boşluklu ve geç tepki veriyor hissi doğ-

REKABET

Karoq 1.5 TSI'ın zeminden yüksekliği 171 mm.

ruyor. Süspansiyon sisteminde yumuşak ayarlar kullanılmış. Bu yumuşaklık yüksek ağırlık merkeziyle birlikte ağırlık transferlerinde salınımları beraberinde getiriyor. Yumuşak yapıya rağmen asfalt üstündeki pürüzlerin kabin içerisine taşınmasına engel olunamamış.

Motor seçeneği konusuna gelindiğinde, iki benzinli ve bir dizel motor sunulduğunu görüyoruz. 1.0 TSI 115 HP benzinli motor manuel şanzıman ve DSG seçeneklerine sahip. 1.5 TSI 150 HP ise tek bir donanım, DSG şanzıman ve sadece önden çekişle geliyor. Dizel motor olarak da 1.6 TDI 115 HP, manuel ve DSG seçenekleriyle satılıyor.

Test aracımız 1.5 TSI ACT motora sahip. Bu motorun en önemli özelliği iki silindirini yakıt ekonomisi için kapatabilmesi. Bu sayede daha düşük yakıt tüketimi verilerine ulaşılabiliyor. Bu işlemi yaparken sürücüye bir şey hissettirmeyecek kadar hızlı ve sarsıntısız olan silindir kapatma teknolojisi, gaz pedalına karşı nazik olunduğu anlarda devreye giriyor. Ortaya çıkan 7,0 lt/100 km'lik test tüketiminin makul olduğunu söyleyebiliriz. Ancak biraz tempolu ya da dikkatsiz kullanıldığında, özellikle trafiğe girildiğinde yakıt tüketimi 10,0 lt/100 km seviyesine ulaşıyor.

Genel olarak sarsıntısız ve sessiz çalışan turbo benzinli motor alt devirlerden itibaren canlı ve hızlanma isteği gösteriyor. Motorun akıcı yapısını kuru tip çift kavramalı, 7 ileri vitesli otomatik şanzıman destekliyor. Ancak ara hızlanmalarda, ani hızlanma durumlarında gaz pedalına tam olarak basıldığında vites düşürme hızı başarılı olsa da otomobilin sert bir tepkiyle

Konsol sade ve ergonomik tasarlanmış. Dokunmatik ekran rahat izleniyor.

Sınıfının en iyi yan desteklerini sunan koltuklarından biri Karoq'ta.

Arka koltuklardaki yaşam alanı aydınlık ve geniş.

Bagajın yükleme eşiği çok yüksek değil. Elektrikli bagaj kapağı ergonomik.

hızlanması konforu etkiliyor. Genel sürüş temposunda ise konfor sorunu yaşanmıyor.

Sonuç olarak Skoda Karoq, kompakt SUV sınıfının merak uyandırmayı başaran alternatif modellerinden biri. Geniş ve aydınlık yaşam alanı, ergonomik kokpiti ve zengin standart donanımıyla tatminkar bir otomobil. Sürüş dinamizmi ve kalitesi konusunda rakiplerinin arayı açması Karoq'un bu konuda biraz geride kaldığını hissettiriyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Deniz Doğan

İki silindirini kapatabilen benzinli motor, kuru tip çift kavramalı DSG ile geliyor.

Skoda'ya özgü klima sisteminde araç içinin havasını temizleme özelliği var.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1498 cc
Maksimum güç	110 kW/150 HP 5000-6000 d/d
Maksimum tork	250 Nm 1500-3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,0 sn
Maksimum hız	203 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1393 kg
Bagaj hacmi	521/1630 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önlerde McPherson süspansiyon sistemi, arkada torsiyon bağlantılar, ön ve arkada gazlı amortisörler.
Dönüş çapı	10,2 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	215/50 R18
Lastik	Michelin Primacy 3

Donanım

ABS, MSR, ASR, EDL, HBA, ESC, EDL, ESBS, DSR, XDS+, çoklu çarpışma freni, sürücü yorgunluk tespiti, auto hold, anahtarsız giriş ve çalıştırma, renkli maxi dot bilgi ekranı, çift bölgeli otomatik klima, 3 kollu, çok fonksiyonlu deri kaplı direksiyon simidi, LED farlar ve gündüz farları ve stoplar, gümüş renkli tavan rayları, 17 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler

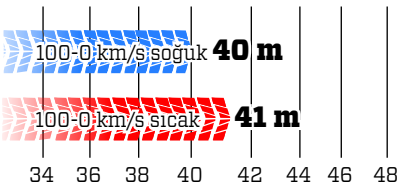
Peugeot 3008
Sadece EAT8 otomatik şanzımanla gelen, 1.2 130 HP benizli motoru için 232.179 TL, 1.6 180 HP için 245.641 TL başlangıç fiyatı belirlenmiş.

Seat Ateca
Dizel motorla satılan Ateca, 212.100 TL karşılığında üst donanım paketiyle dizel motor ve otomatik şanzıman sunuyor. Karoq'ta aynı ikili 237.900 TL.

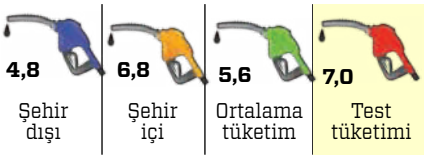
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,0 sn
0-80 km/s	7,4 sn
0-100 km/s	10,2 sn
0-120 km /s	14,0 sn
0-130 km/s	16,5 sn
0- 400 m	17,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	6,8 sn

Fren mesafesi

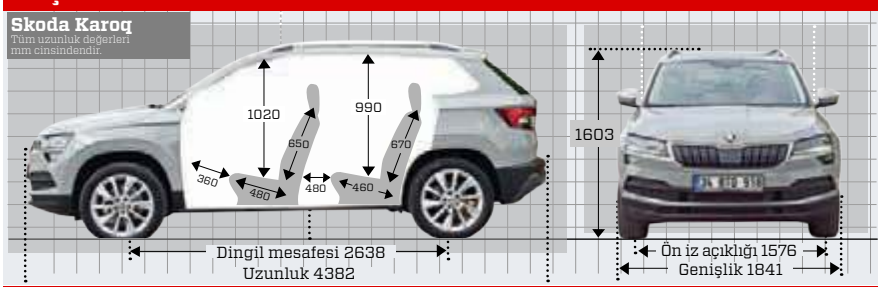


Gürültü	
Rölantide	42 dB(A)
50 km/s (D'de)	60 dB(A)
100 km/s (D'de)	66 dB(A)
120 km/s (D'de)	72 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	126 g/km
Depo kapasitesi	50 lt
Menzil (test tüketimine göre)	714 km



Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.346 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	233.400 TL
Test aracı fiyatı	260.822 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★½☆

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Geniş ve aydınlık yaşam alanı, yükleme alanı, ön koltukların konforu.

✗ Kapı içlerindeki sert plastik malzeme kalite algısını azaltıyor, işçilik kalitesi.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Genel donanım özellikleri başarılı.

✗ Geri görüş kamerası sunulmuyor, fren test sonucu daha iyi olmalıydı.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Dikkatli kulanımda makul yakıt tüketimi elde edilebiliyor.

✗ Karoser salınımı, direksiyonun hissiz yapısı, şanzımanın sert tepkileri.

FİYAT

✓ -

✗ 1.5 TSI sadece üst donanımla alınabiliyor ve bu da fiyatı yükseltiyor.

GÜVENLİK VE SAĞLIK

Aracınızın içerisindeki hava kalitesini etkileyen faktörlerden olan polen, toz, toprak ve duman gibi tortular, aracın klima sisteminin yanı sıra sağlığınızı da etkiler. Özellikle bahar alerjisi olan kişilerin bu dönemde araç bakımlarına özen göstermesi ve bilinçli olması gerekir.

Hapşırma esnasında gözlerin refleks olarak kapanması nedeniyle sürücü 80 km/s hızla seyrederken yaklaşık 22 metre mesafeyi gözleri kapalı bir halde alır. Bu sebeple alerjiyi kontrol altına almak için otomobil seyahatlerinde antialerjik kabin filtreleri tercih edilmelidir. Özellikle hassas bünyeye sahip küçük çocuklar ile yolculuk ediliyorsa, araç içindekilerde bahar alerjisi varsa ve otomobilin içinde uzun saatler geçiriliyorsa mutlaka kabin filtresinin kaliteli ve antialerjik olduğundan emin olmak gerekir.

Bir aracın klima sistemi araç içine dışarıdan çok büyük miktarlarda, saatte 420.000 litreye kadar, hava çeker. Yani aslında aracın içinde, dışında olduğumuz duruma nazaran 5 kat daha fazla hava kirliliğine maruz kalırız. Bu da kabin filtresinin yoğun çalışması gerektiği ve zamanla filtreye dolan parçacıklar nedeniyle tıkanacağı anlamına gelir. Bu nedenle alerjisi olanlar ve uzun mesafe sürücülerine sağlıklı bir hava sağlanması için filtrelerin düzenli olarak değiştirilmesi gerekir.

1 Kabin filtresinin kutusunun içinde montaj kılavuzu da var.

2 Montaj kılavuzunu inceleyerek kabin filtresini kolayca takabilirsiniz.

3 Kabin filtresinin kağıt yüzeyini yumurta tutar gibi tutulmalı, fazla bastırılmamalı.

4 Kabin filtresini kılavuza göre araca takarken yönüne dikkat etmek gerekiyor.

5 Montajı kolay ve pratik olan kabin filtresini takarken zorlamamak gerekiyor.

6 Kabin filtresi yerine tam oturduktan sonra son kontroller yapılmalı.

Sadece zorlu yol koşulları değil, mevsim değişimleri de kabin filtrelerini kontrol ettirmek için birer hatırlatmadır. Bakımı yapılmamış filtreler araç içinde kötü kokuya sebep olabileceği gibi sağlığı da tehdit eder. Araç kabininin ısıtma ve soğutma performansını etkileyerek yakıt sarfiyatında artışa da sebep olur.

Bu durumlarla karşılaşmamak için birçok araç üreticisinin de tavsiye ettiği gibi, kabin filtresinin düzenli olarak her 15.000 km ya da senede bir yenilenmesi gerekiyor. Standart kabin filtreleri tek katmanları ile sadece toz partiküllerini filtreleyebilirken, MANN-FILTER FreciousPlus ürünleri, tozla birlikte kötü kokuların da araç içine girmesini engelleyip, biyolojik işlevli polifenol içeren ek katmanı sayesinde alerjenleri hapseder ve bakteri oluşumunu önler.

Kabin filtresini araç servislerinde değiştirtmek mümkün olduğu gibi, araç sahipleri kutunun içinden çıkan montaj kılavuzuna uyarak kendileri de kolaylıkla araçlarına monte edebilirler. MANN-FILTER FreciousPlus ürünleri yetkili satış ağından ya da **www.partvendo.com** üzerinden temin edilebilir.

ÜST ÜSTE ZİRVEDE

Kia Türkiye Genel Müdürü Can Ağyel ile markanın kalite araştırmasında beş yıldır üst üste birinci olması hakkında konuştuk.

Kia markası geçen yıldan bu yana, "Bir denersin, hep seversin" diyor. Nedir bunun altındaki sebep, nereden geliyor bu güven?

Can Ağyel: Bunun altında yatan, araçlarımıza olan güvenimiz ve kullanıcılardan aldığımız geri dönüş. Geçtiğimiz yıllarda Ipsos'la gerçekleştirdiğimiz araştırmada Kia'yı kullanan her 10 kişiden 9'u satın alacağını ve önereceğini söyledi. Biz de deneyenlerin bu beğenisini iletişimimize taşıdık ve stratejimizi, araçlarımızı mümkün olduğunca fazla kişiye denetmek, araçlarımızın kalitesine olan güvenimizi onlara da göstermek olarak belirledik. Tabii ki bir yandan da bu tespit marka olarak bizim açımızdan büyük bir gurur.

Kia Türkiye Genel Müdürü Can Ağyel

Kalite demişken, otomotiv dünyasında saygın bir kalite araştırmasında Kia yine listede bir numaralı marka oldu. Bu ödülden bahsedebilir misiniz?

Ağyel: JD Power, Amerika'nın otomotiv alanında en saygın kalite araştırma şirketlerinden biri ve beş yıldır bu araştırmada araçlarımızla üst sırada yer almaktan gurur duyuyoruz. 2019 yılında 26 segmentte 257 aracın katıldığı listede, 76 bin 256 kişi satın aldıkları araçlarla ilgili değerlendirmelerde bulundu ve Kia üst üste beşinci kez zirvede yer aldı. Hatta ekonomi sınıfındaki ilk 10 aracın 4'ü Kia'nın modellerinden oluşuyor. Kia Rio, Kia Sportage, Kia Cerato ve Türkiye'de satışı bulunmayan ama Amerika'da oldukça fazla tercih edilen Kia Sedona ilk 10'da yer alan araçlar arasına adlarını yazdırdı.

Bu ödülden biraz daha bahsedecek olursak, Kia 5 yıl üst üste aynı ödülü mü aldı, yoksa aynı programdan farklı ödüller mi aldı?

Ağyel: JD Power kalite araştırmasından biraz bahsederek başlayayım. JD Power, Amerika'da sıfır araç satın alanlar üzerinden yapılan bir araştırma. Aracını satın alanlara 90 gün sonra ulaşılıyor ve 90 gün boyunca aracında yaşadığı sorunlar özelinde sorular soruluyor. Yani araç özelindeki şikayetler toplanıyor ve buna göre markaların ve modellerin sıralaması belli oluyor. Kia, beş yıldır bu kalite araştırmasında "en az sorun bildirilen araç" konumunda bulunuyor ve liderliği bırakmıyor.

2016 yılına kadar JD Power kalite araştırmasında daha çok premium kategoride araç üreten şirketlerin lider olduğunu görüyoruz. Kia; tasarımı, kalitesi ve teknolojisiyle JD Power tarihinde 27 yıl sonra bir ilke imza attı. 33 marka arasında tarihi bir skor elde ederek 2016 yılında liderliğe yükselen Kia, o tarihten bu yana da zirveyi kimseye bırakmıyor.

Burada tabi ki Kia modellerinden de bahsetmek gerekiyor. 2016 yılında Sportage ve Soul segmentlerinde lider oldu. 2017 yılında Sorento, Cerato, Soul, Niro ve Türkiye'de satışı olmasa da Amerika'da oldukça fazla ilgi gören premium sedan aracımız Cadenza kendi kategorilerinde birinci oldular. 2018 yılında Rio ve Stinger kategorilerinde liderliği elde ederken 2019'da Rio, Sportage, Cerato ve Amerikalıların çok ilgi gösterdiği minivan kategorisindeki Sedona kendi segmentlerindeki başarılı sonuçlarıyla Kia liderliğini sürdürdü.

Kia'nın JD Power dışında tasarım ve performans anlamında birçok farklı ödülün de sahibi olduğunu biliyoruz. Modeller bazında alınan bu ödüller hangileriydi?

Ağyel: Kia; kalite, tasarım ve performans anlamında her zaman iddialı bir marka. Uluslararası derecelendirme kuruluşu Interbrand tarafından 2012 yılında "En iyi 100 küresel marka" listesine 87. sıradan giriş yapan Kia, 2014 yılında 74. sıraya, 2018 yılında ise 71. sıraya yükseldi.

Otomotiv endüstrisinin önde gelen isimlerinden Peter Schreyer'ın 2006 yılında Kia'da baş tasarımcı olmasıyla beraber, Kia'nın tasarım anlayışı tamamen yeni bir boyuta geçti. 1953 yılından bu yana tasarımda mükemmelliği temsil eden dünyanın en önemli ve en prestijli ödüllerinden olan IF Design'da dokuz yıl üst üste ödül kazanma başarısı gösterdi. Son iki yılda üç ödül alan ve IF Design ödül sayısını 15'e çıkartan Kia; 2018 yılında Stonic, Stinger ve Picanto modelleriyle yeniden IF Design ödülü almaya hak kazandı.

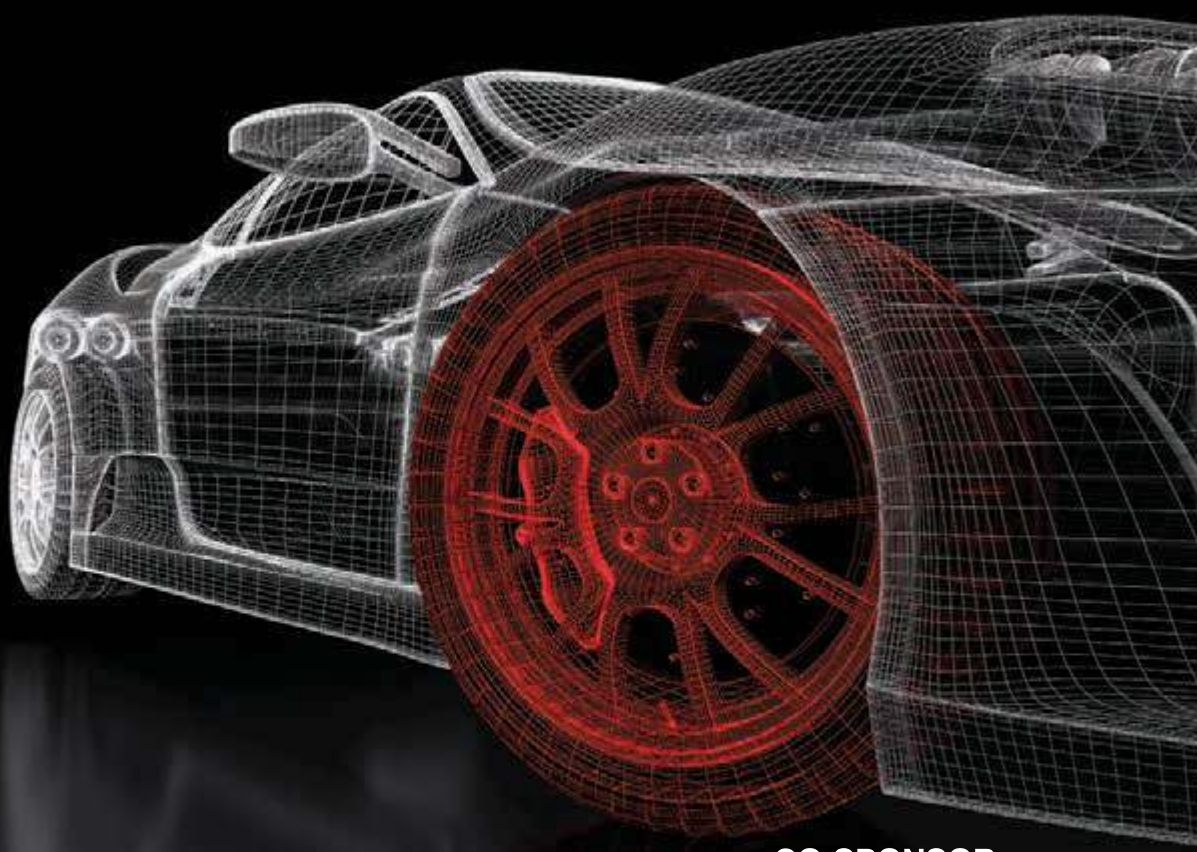
Yine uluslararası saygınlığa sahip olan tasarım ödülü Red Dot 2018'den de ödüllerle döndük. Stinger, Stonic ve Picanto ile Red Dot kazanan Kia; Stinger ile kazandığı "Best of the Best" ödülüyle bu ödüle dördüncü kez sahip oldu.

YETENEĞİNE GÜVENİYORSAN

SEN DE KATIL!

Hayalindeki otomobili tasarla

Dış Tasarım ve İç Tasarım olarak iki ayrı dalda düzenlenen yarışmada, halk oylamasıyla seçilecek ilk 10 çalışma tasarım konusunda uzman jürinin değerlendirmesine sunulacak. Jüri tarafından birinci seçilen tasarım sahipleri hem ödüle sahip olacak hem de otomotiv dünyasında adından söz ettirecek!



otohaber

CO-SPONSOR

Delphi Technologies

Detaylı bilgi ve katılım koşulları için;
www.otohaber.com.tr/hayalindeki-otomobili-tasarla

HİBRİT FARKI

Yeni nesliyle birlikte artık sadece hibrit motorla satılan Toyota RAV4, sınıfındaki rakiplerinden ayrılıyor. Yeni neslinde konfor ve performans konularında da ilerleme gösteren otomobilin nasıl fark yaratacağını keşfedeceğiz.

Güçlü bir tasarımla karşımıza çıkan yeni RAV4, şehirli modern bir SUV gibi göründüğü kadar arazi aracı etkisine sahip detaylarıyla da göz dolduruyor.

Geniş hava girişine sahip ön panjur, düz ve uzun motor kaputuyla birlikte yüksek omuz çizgisi RAV4'ün karakteristik detaylarını oluşturuyor. Ön tamponun da çıkıntılı yapısı etkileyici yüz tasarımını tamamlıyor. LED farlar ve stoplar daha düşük enerjiyle de iyi bir aydınlatma için çalışırken otomobilin tanınırlığını da arttırıyor.

RAV4'ün geniş ve aydınlık bir kabini olduğunu söyleyebiliriz. Panoramik cam tavana rağmen baş mesafesi sorunu bulunmuyor. Arka koltuklarda oturan yolcuların ayak alanını yüksek şaft tüneli kısıtlıyor. Minder genişlikleri ve diz mesafesi ise rahat hissettiriyor. Kapıların üst kısmındaki deri görünümlü kaplamalar kalite algısını arttırıyor. Benzer döşeme konsolda da kullanılmış ve konsol da bu sayede şık ve kaliteli görünüyor. Direksiyon simidi ve üstündeki düğmelerin

tasarımı da modern görünmüyor. RAV4'ün iç mekan tasarımında modern bir görüntüye değil ergonomiye öncelik verildiğini söyleyebiliriz.

Aracın içerisinde ilk dikkatimiz çeken düğme yerleşiminin düzenli olması. Bu sayede sade bir görünüm elde edilmiş. Düğmeler iri tasarımlarıyla ergonomi gözetilerek dizil-

Sade tasarlanan konsolda düğme yerleşimi ergonomik.

RAV4'ün bataryalarının dolması için harici bir kabloya ihtiyacı yok. Sistem, bataryaları otomobildeki kinetik enerjiyi depolayarak şarj ediyor.

miş. Genel olarak rakiplerinde bu konuda tasarıma daha fazla entegre edilen modern yapılar karşısında RAV4'ün "eski" hissettirdiğini söyleyebiliriz. 8 inçlik dokunmatik multimedya ekranının da etrafındaki fiziksel düğmeler de küçük ve genel olarak tasarımla pek uyumlu görünmüyor.

JBL imzalı multimedya ekranının konumu sürücünün göz hizasında. Sistemin dokunma hassasiyeti ve menü içeriği kullanımı kolaylaştırıyor. Üst donanım paketiyle gelen, araç etrafını görmeyi sağlayan kamera görüntüleri de bu ekrandan takip ediliyor. Aynı zamanda hibrit sistemin çalışma şeması da anlaşılır şekilde bu ekrandan izlenebiliyor.

Otomobilde, 2,5 litrelik içten yanmalı benzinli atmosferik motorla birlikte iki adet elektrikli motor bulunduğunu görüyoruz. Önden çekişli versiyonunda sadece bir adet elektrikli motoru olan RAV4'ün 4x4 olması için arka şafta entegre bir elektrikli motoruna daha ihtiyacı var. Öndeki elektrikli motoru 88 kW arkadakiyse 40 kW gücünde. RAV4, içten yanmalı motorla birlikte toplamda 222 HP güç sunuyor.

Kompakt SUV hibrit sistem sayesinde akıcı ve sessiz ilerliyor. Bataryalar yeteri kadar doluyken sadece elektrikli motorlarıyla da yol alabilirken, tam güç ihtiyacında içten yanmalı motor da devreye giriyor. Sonuç ortaya makul hızlanma ve esneklik verileri karşısında dizel motorlara cevap niteliğinde bir yakıt tüketimi çıkıyor. 5,7 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi başarılı bir sonuç. Bununla birlikte 2,5 lt'lik benzinli motorun yol açtığı yüksek MTV (yaklaşık 7.500 TL) önemli bir dezavantaj.

Sürüş karakterinde öncelik konfor olarak ayarlanmış. Yerden yüksek karoser ve

Dijital kameralı dikiz aynası arka koltuklar ya da bagaj tavan kadar doluyken arkayı görmeyi sağlıyor.

580 litrelik bagajın hacmi koltuklar yatırıldığında 1690 litreye kadar ulaşabiliyor.

Arka koltuklar yeteri kadar geniş ve ferah bir yaşam alanı sunuyor.

Hibrit sitemin çalışmasını 8 inçlik ekrandan izleyebiliyorsunuz.

2,5 litrelik, benzinli atmosferik motor 178 HP gücünde.

CVT şanzıman vites koluyla manuel olarak vites değişimi de sunuyor.

tavanın getireceği yüksek ağırlık merkezini tabana yerleştirilen bataryalarla dengeleyen RAV4'ün viraj ve dönüşlerdeki olası karoser salınımları kontrol altında tutulabiliyor. Yumuşak süspansiyon ayarları bozuk zeminlerde yeterli konfor sağlıyor. Direksiyon sistemi de yumuşak ayarlanırken sürücünün isteklerine cevap verme konusunda gecikmiyor.

Normal kullanımda da, fren testinde de fren pedalının hissizleştiğini görüyoruz. Sürücü bu duruma alışana kadar frene ne kadar bastığını algılamada zorluk çekebiliyor. Fren test sonuçlarına baktığımızda 39 metrelik 100-0 km/s'nin kabul edilebilir seviyede olduğunu görüyoruz.

Toyota RAV4'ün premium sınıf haricindeki rakipleri tüketicilerin karşısına dizel ve benzinli motorlarla daha cazip başlangıç fiyatlarıyla çıkıyor. RAV4'ün sunduğu elektrikli motor sessizliği, konforu, anlık ivmelenme hissi ve ekonomi beklentilerine de cevap verebilmesi güçlü yönlerini oluşturuyor. Üstelik diğer Toyota modellerinde olduğu gibi RAV4'ün de hibrit teknolojisini sadece premium sınıf müşterisinin karşılayabileceği seviyeden daha ulaşılabilir bir fiyatla sunması da bir diğer avantajı.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Hibrit: sıralı atmosferik önde enlemesine motor ve senkronize elektrik motoru
Yakıt	Benzin+elektrik
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	2487 cc
Toplam sistem gücü	163 Nm / 222 HP
Maksimum güç elektrikli	88 kW(ön)/40 kW(arka)
Maksimum güç benzinli	131 kW/178 HP 5700 d/d
Toplam sistem torku	- Nm
Maksimum tork elektrikli	202 Nm
Maksimum tork benzinli	221 Nm 3600-5200 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,1
Maksimum hız	180
Şanzıman	CVT
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1730-1805 kg
Bagaj hacmi	580-1690 lt

Yürüyen aksam

Süspansiyon sistemi	Önde McPherson süspansiyon sistemi, arkada çift noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi.
Dönüş çapı	11,4 metre
Fren ön/arka	Hava soğutmalı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/60 R18
Lastik	Bridgestone Alenza

Donanım

Ön, yan, perde ve sürücü diz havayastıkları, 7 inçlik TFT ekran, 8 inçlik multimedya ekranı, anahtarsız giriş ve çalıştırma, çift bölgeli otomatik klima, kablosuz telefon şarjı, stepne, 18 inçlik jantlar.

Rakipler

Honda CR-V
Benzer uzunluğa, daha kısa dingil mesafesine sahip olan CR-V de artık hibrit versiyon sunuyor. Otomobilin MTV avantajı var ama fiyatı 450.000 TL.

Hyundai Tucson
RAV4 gibi dört tekerlekten çekiş sunabilen Tucson, 1.6 CRDi 136 HP'lik motor, 4x4 aktarma ve DCT şanzımanla 243.400 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

TEST VERİLERİ

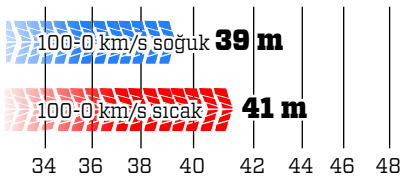
Hızlanma

0-50 km/s	3,5 sn
0-80 km/s	6,7 sn
0-100 km/s	9,4 sn
0-120 km /s	13,0 sn
0-130 km/s	15,0 sn
0- 400 m	16,8 sn

Esnekik

60- 100 km/s (D'de)	5,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	6,2 sn

Fren mesafesi

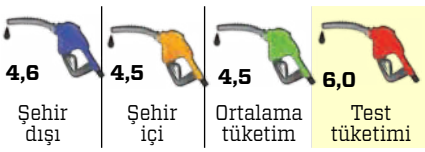


Gürültü

Rölantide	38 dB(A)
50 km/s (D'de)	57 dB(A)
100 km/s (D'de)	65 dB(A)
120 km/s (D'de)	68 dB(A)

Yakıt tüketimi

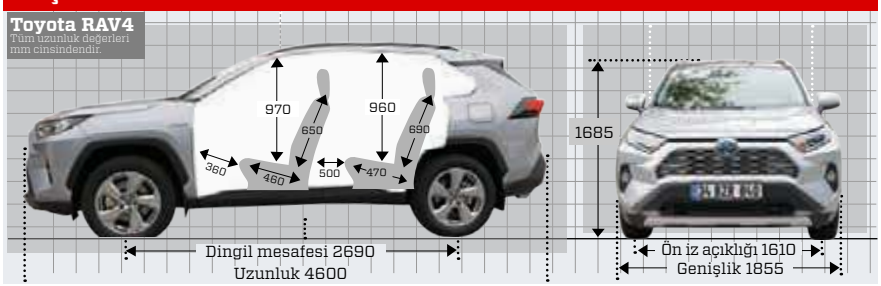
Emisyon CO_2	102 g/km
Depo kapasitesi (lt)	55
Menzil (km-test tüketimine göre)	965



Bakım

Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.091 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	336.000 TL
Test aracı fiyatı	406.700 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Geniş ve aydınlık yaşam alanı, malzeme ve işçilik kalitesi.
✗ Sert plastik kullanılan bazı yerlerde kalite algısı düşüyor,

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Dört tekerlekten çekiş sistemi kaygan zemin koşullarında güvenliği arttırıyor.
✗ Kör nokta uyarısı gibi önemli bir güvenlik donanımı üst paketle geliyor.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Süspansiyon konforu, direksiyon hassasiyeti, ekonomik tüketim.
✗ Fren pedalının tepkisiz kalıyor hissi, hızlanma performansı.

FİYAT
✓ Başlangıç fiyatı, 4x4 aktarmalı hibrit motorlu bir SUV için makul.
✗ İçten yanmalı 2,5 litrelik benzinli motorun getirisi olan yüksek dilimdeki MTV.

Hayalindeki
otomobili tasarla

YARIŞMA BAŞLIYOR

otohaber Dergisi olarak iki yıldır başarıyla düzenleyip artık geleneksel hale getirdiğimiz "Hayalindeki Otomobili Tasarla" yarışması bu yıl da düzenlenecek. Yarışmaya başvurular başlıyor.

Geleceğin otomobillerinin tasarımlarına imza atacak yetenekleri ortaya çıkarmayı amaçlayan yarışmamızın formatı oldukça basit. Dış Tasarım ve İç Tasarım olarak iki ayrı dalda düzenlenen yarışmada, halk oylamasıyla seçilecek ilk 10 çalışma tasarım konusunda uzman jürinin değerlendirmesine sunulacak. Jüri tarafından birinci seçilen tasarım sahipleri hem ödüle sahip olacak hem de otomotiv dünyasında adından söz ettirecek.

Katılımcıların yarışmaya katılabilmeleri için özel olarak hazırladıkları otomobilin iç ve dış tasarımlarını yarışma sayfasında bulunan katılım formunu doldurduktan sonra yine aynı sayfada bulunan yükleme butonu vasıtasıyla gönderebilirler. Katılımcılar, Hayalindeki Otomobili Tasarla Yarışması'na birden fazla tasarımla katılabilirler. E-Posta ve normal posta üzerinden ya da elden ulaştırılan tasarımlar yarışmaya dahil edilmeyecek. Tasarımlar sadece yarışma sayfasındaki yükleme alanı üzerinden ulaştırılabilir. Yarışmaya, yarışmacılar ancak bizzat kendi yapmış oldukları tasarımlarla katılabilirler.

Katılımcıların gönderdikleri her bir kategorideki iletilerin içerikleri, hukuka, kamu düzenine ve ahlak kurallarına uygunluk yönünden kontrol edildikten sonra, internet sitesi yarışma sayfasında yayınlanacak ve internet sitesi ziyaretçilerinin oylamasına açılacak. Oylama, her bir tasarımın altında bulunan oylama butonu üzerinden yapılacak. Her iki kategoride ayrı olarak yapılacak halk oylamasında en fazla "oy" alan ilk 10 tasarım, jürinin değerlendirmesine sunulmaya hak kazanacak.

Yarışma sayfası üzerinden yapılan "halk oylaması" sonucu dereceye giren "iç tasarım" kategorisinden 10, "dış tasarım" kategorisinden de 10 tasarım, jüri üyelerinin değerlendirmesine sunulacak ve yapılan değerlendirme sonucunda "iç tasarım" ve "dış tasarım" kategorisinde birinci olan tasarımların sahipleri büyük ödüle hak kazanacak.

otohaber

CO-SPONSOR

Delphi Technologies

CO-SPONSOR

2017 DIŞ TASARIM BİRİNCİSİ

Kadir
Orhan Demir

2018 DIŞ TASARIM BİRİNCİSİ

Onur
ZENGİN

2018 JÜRİ ÖZEL ÖDÜLÜ

Ömer
KOÇ

Ercan
ORHAN

2017 İÇ TASARIM BİRİNCİSİ

Altuğ
SARIYAR

ŞEHİR ÇENGAVERİ

Özellikle 250cc sınıfı popüler sportif scooterlar çok rağbet görüyor ve beğeniliyor. Ancak onların da fiyat etiketleri can sıkmaya başladı. Bu sınıfta şık ve performansı ideal adaylar aranıyor, tıpkı SYM JET 14 200i gibi.

Otomobillerin kalabalık hale getirdiği büyük şehirlerde motosikletler pek çok açıdan avantajlı çözüm oluyor. Ancak özellikle "hobi" tabir edilen motosikletler; yani daha yüksek hacimli, daha spor, daha maceracı sınıflar yerine küçük hacimliler ve scooter tabir ettiğimiz sınıf ön plana çıkıyor.

İşte bu nedenle tüm markalar küçük hacimli motosikletlerine pazarda daha çok hassasiyet gösteriyor oldular. Scooter sınıfında geniş ürün yelpazesiyle ve rekabetçi fiyatlarıyla öne çıkan SYM bir çok sınıfta çeşitli alternatifler sunuyor. Bunlardan bir tanesi de geçen yıl pazara sürülen JET 14 modeli. İki farklı silindir hacmine sahip versiyonu bulunuyor bir tanesi 125 cc diğeri ise 170 cc. Büyük versiyon bu ay konuk ettiğimiz SYM JET 14 200i...

Scooter malumunuz çok ciddi bir trafik çözüm değeri. Sadece küçük bir motora sahip olması değil bu çözümü oluşturan elbette. Sonuçta 700 cc scooter bile mevcut. Kullanım pratikliği, otomatik şanzımanlı olması, hafifliği, yakıt tüketimi, sele altı bagajı gibi etkenlerin hepsini bir araya getirince özellikle kalabalık şehirler için eşsiz bir araç haline geliyor. Büyük şehirlerde ulaşım park gibi sorunların üstesinden geliyorsunuz. Ancak biraz önce bahsettiğim üzere scooter da büyüdükçe pratikliğinden kayıplar vermeye başlıyor. 250 cc sınıfı biliyoruz ki çok popüler. Bu popülariteyi de hakkediyor. Ancak son yıllardaki zamlar ve vergilerin ardından onlar da fiyat etiketi açısından can yakmaya başladı. Jet 14'ün alameti farikası burada ortaya çıkıyor. Fiyat performans olarak baktığınızda nefis bir kombinasyon sunuyor.

170 cc 12 HP'lik motor özellikle şehir kullanımında son derece yeterli hatta tatmin edici. Anından 90-100 km/s'lere çıkmak mümkün, buraya kadar gayet canlı. Ardından nefesi kesiliyor ama 130 km/s'i yakalayabiliyorsunuz. Özellikle ilk kalkışta oldukça iyi devirlenerek atak bir performans sergiliyor. Biraz tiz ve sportif bir sesi var. Ara hızlanma esnekliği bir scooter için yeterli seviyede. Ancak 80 km/s hızda çok da iyi bir esneklik beklememelisiniz. Bu

MotoPunto'dan aldığımız test motosikletinde sadece ön cam opsiyonel olarak takılmış. Orijinal cam oldukça kısa.

Genel çizgiler gibi arka stop grubu da modern ve sportif.

Depo selenin altında ve anahtarsız olarak açılabiliyor.

Sinyal korna selektör gibi enstrümanlar kolay kullanımlı. Ama selektör için ayrı bir kısa yol olabilirdi.

Konsolun sol tarafında kilide bağlı küçük bir saklama alanı var.

Genel boyutları itibarıyla uzun boylu sürücüler bile JET 14 üzerinde rahat edebiliyor.

performans özelliklerinin yanında dikkat çekici bir fren kabiliyeti var. Önde ABS sistemi mevcut ancak arkada yok. Genel olarak frenaj yeteneği oldukça iyi, gerçekten iyi duruyor. Önde ABS'nin devreye giriş zamanlaması da kıvamında. Standart lastikleri daha iyi bir lastikle değişirse bu performansının daha da iyi olacağını düşünüyorum. 7,5 litrelik deposunu yaklaşık kırk küsur liraya doldurdum ve bir depoyla 170 km kadar yolu rahatlıkla aldım; ki ciddi gazladığım, sert kullandığım bir sürüşle bunu yakaladım. Daha sakin bir kullanımla bu mesafe uzatılabilir.

134 kg'lik ağırlığı başlı başına bir avantaj ve sürüş karakterinde de bunu görebiliyoruz. Tam anlamıyla atletik bir scooter. Çok dengeli, yüksek süratlerde kontrollü, ani manevraları çok iyi yöneten bir şasi mühendisliği var. Ancak yavaş sürüşlerde sert manevraları çok rahat ve dengeli yapmanıza imkan vermesi daha da önemli. Trafikte filtrelerken oldukça rahat hissettiriyor. Aralardan geçişlerde, sağlı sollu manevralarda sürücüsünün işini kolaylaştırıyor. Kısacası şehirdeki dengesi ve kabiliyetiyle keyifli bir sürüş sunuyor. Süspansiyonu genel ortalamaya göre biraz daha sert. Ancak bunun faydalarını yüksek hızda yol tutuş dengesi ve keyfi olarak geri dönüyor. Bozuk yollarda çok aşırı olmamakla birlikte özellikle önde biraz daha fazla hissettiriyor. Ancak toplamda konforu ortalama standartlarda. Konfor demişken en büyük eleştirim selesinin sertliğine olabilir. Biraz daha yumuşak bir sünger materyali olabilirdi. Boyut-alan olarak iyi ama biraz sert. Yolcu selesi ve tutma aparatları gayet yeterli fonksiyonu sağlıyorlar. Bagajı sadece bir kask için alan sunuyor. Büyük bir tam kask rahatlıkla sığıyor ama montunuzu da aynı anda koymanız mümkün değil. Genel malzeme kalitesi standartları yakalamış, çok üst düzey bir kalite yok; ama sınıfta var olan standartları biliyoruz ve altında değil.

Kullanım kolaylığı ve keyfi, performansı, ve fiyatı düşünüldüğünde gerçekten 250 cc sınıfı popüler scooter'lara neredeyse yarı fiyatı olduğunu düşününce çok cazip bir seçenek olduğunu söyleyebiliriz. Bu popüler 250'lerin sportif tasarımlarıyla rekabet edecek bir tasarıma sahip olduğunu da zaten fotoğraflarından anlayabiliyorsunuz.

Yazı: Koray Muratoğlu
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Silindir hacmi:	169 cc
Motor tipi:	Tek silindir 4 zamanlı
Güç:	12 HP (8000 d/d)
Tork:	- Nm (- d/d)
Ağırlık:	134 kg (kuru)
Sele yüksekliği:	770 mm
Depo kapasitesi:	7,5 lt
Ön fren:	disk, ABS
Arka fren:	disk
Lastik ön:	Ön 100-90/14
Lastik arka	Arka 110-80/14
Fiyatı	15.900 TL

AYARINDA

Her şey tasarruf değildir. Keyif de gerekir. Kompakt sınıfın en dinamik modelleri arasından yer alan iki hatchback, güçlü benzinli motorlarıyla, abartıya kaçmadan tempo ve performans elde etmek isteyenlere hitap ediyor.

Kompakt performans otomobilleri yaklaşık 40 yıldır hayatımızda var olan ve gerek fiyat/fayda gerek sürüş keyfi anlamında öne çıkan bir sınıf. Buradaki rekabette her üreticinin farklı kısaltmalarla pazarladığı iddialı modeller var. Honda'ya baktığımızda Civic Type R, Mercedes'te ise AMG logolu A Serisi sporcuları karşımıza çıkıyor. Bu modeller performans anlamında büyük oynarken sürüş konforu ve fiyat gibi konularda genele hitap etmekten uzak kalıyor. Ancak hem Honda hem de Mercedes-Benz, kompakt hatchback modellerinde, bu performans versiyonlarına öykünen, çok daha ulaşılabilir versiyonlara sahip. Karoserlerinde dinamik tasarım detayları ve ortalamanın üstünde güce sahip benzinli motorlarıyla dikkat çeken iki otomobili buluşturup kimin hangi noktalarda fark yarattığını görmek istedik. Bu arada karşılaştırmaya başlarken en sonda söyleyeceğimizi en başta söyleyelim: İki otomobilin başlangıç fiyatları arasında 100.000 TL'den fazla fark olduğunu biliyoruz…

Kompakt sınıfa kendilerine has ka-

TEMPO

rakteriyle renk katan iki modele baktığımızda Honda Civic'in 4518 mm ile rakibinden 99 mm daha uzun olduğunu görüyoruz. Otomobillerin ne kadar büyüdüğünü hatırlatmak açısından bir örnek verelim: Mercedes'in 2001-2007 arasında üretilen W203 kodlu orta sınıf temsilcisi C Serisi Sedan'ın uzunluğu 4526 mm idi. İki otomobil arasındaki karoser genişlik ve yükseklik değerleri neredeyse aynı. Bununla birlikte kabinde sunulan yaşam alanı ve ferahlık hissinde ciddi farklar var. Ön koltuklardaki baş mesafesinde ve sürücü için sunulan pedal mesafesinde Mercedes, omuz mesafesindeyse Honda avantajlı. Mercedes A Serisi, bir önceki neslinde kısıtlı genişlik sunulan yaşam alanıyla eleştiri alan bir modeldi. Yeni nesilde bu konuda kayda değer bir artış sağlansa da genel olarak Honda Civic'in daha ferah bir kabin sunduğunu, özellikle arka koltuk diz mesafesinde fark yarattığını söylemeliyiz. Civic'in 420 litrelik bagaj hacmi kompakt hatchback sınıfının en iyileri arasında yer alırken A 200'ün 370 litre hacmindeki bagajı ortalamaları yakalıyor. Yükleme eşiklerinde ciddi bir fark yokken Civic'te klasik anlamda bir pandizot

4,52 metre, kompakt bir hatchback için fazlasıyla uzun bir değer.

Motorun çalışma karakteri ve güç dağılımı rakibinden daha dengeli.

Geniş açılan kapak ve rulo şeklindeki bagaj örtüsü kullanışlı.

yerine yana doğru katlanan bir rulo kullanılmış. Kalın C sütunları iki otomobilde de arka ve arka çapraz görüşü kısıtlarken Mercedes'te AMG paketiyle birlikte gelen sabit kafalıklı spor koltuklar bu durumun üzerine tuz biber ekiyor.

İki sportif kompaktın yaşam alanlarında sunulan ve hissedilen kaliteye bakıldığında söz konusu işçilik ve kullanılan malzemeler olduğunda gece ile gündüz kadar net farklar yok. Evet, Mercedes A 200'de çok daha gösterişli detaylara yer verilmiş ancak malzeme kalitesinde aradaki fark gerçekten de çok büyük değil. Honda'da kokpitin üst kısmında yumuşak dolgulu plastik kullanılırken alt bölümler çizilmeye karşı nispeten hassas olan sert plastik. Mercedes'te de durum çok farklı değil. Bununla birlikte Mercedes'in çok daha kaliteli hissettirdiği de bir gerçek. Bunda temel etken tasarım. Türbin tasarımlı ve LED aydınlatmalı havalandırma ızgaraları, iki adet 10,25 inçlik ekrandan oluşan opsiyonel tamamen dijital gösterge paneli, fiziksel geri bildirimli dokunmatik panel, direksiyondaki dokunmatik yüzeyler gibi özellikler göz boyuyor.

Peki, bu kadar gelişmiş bir sistemin kullanımı kolay mı? Hem evet, hem hayır. Otomobille ilk kez tanışan bir sürücünün fonksiyonlara hakim olması ciddi bir zaman gerektiriyor. MBUX olarak adlandırılan yeni nesil kontrol sisteminin çok gelişmiş sesli komut özelliği işleri biraz kolaylaştırıyor. Ancak araç içerisinde sohbet ederken "Mercedes" kelimesini kullandığınızda sistemin "Ne yapmak istiyorsunuz?" diye sorması bir süre sonra can sıkıyor. Ne olursa olsun sistemin çok geniş kapsamlı bir içerik sunduğunu ve alışıldıktan sonra kolay kul-

Soğuk bir tarzı yansıtan kokpitte heyecan verici detaylara pek yer verilmemiş.

Daha kısa tampon-tekerlek mesafesi sayesinde daha atletik görünüyor.

Motorun tatlı-sert çalışma yapısı sportiflik hissini arttırıyor.

Çift parçalı stoplar sayesinde bagaja erişim selefinden daha kolay.

lanıldığını söyleyelim. Honda Civic, kokpit tasarımında nispeten basit bir tarzı benimserken onda da menülerin ideale pek yakın olmadığını olmadığını belirtmeliyiz.

Tasarım göreceli bir kavram olmakla birlikte iki otomobil de sınıflarının estetik kaygılarla şekillenmiş modelleri arasında yer alıyor. Civic HB'de siyah rengin ön ızgara, jant, tampon ve marşpiyel gibi noktalarda iddialı bir biçimde kullanılması dikkat çekiyor. Ayrıca arka tamponun ortasındaki çift egzoz çıkışı da sportifliği arttıran önemli bir detay. Mercedes de A 200'de AMG paketiyle birlikte sportif tamponlara, çift renkli jantlara ve siyah aynalara yer verirken difüzörlü arka tamponun kenarlarındaki egzoz görünümlü bölüm sadece plastik bir süs. Bir önceki nesilde AMG donanımlı versiyonlarda gerçek çift egzoz çıkışına yer veriliyordu.

Dizel motorların yavaş yavaş arka plana atılmaya başlamasıyla yıldızı tekrar yükselen benzinli motorlar iki kompakt sporcuya da hayat veriyor. Honda Civic'in motor kaputunun altındaki 1,5 lt'lik turbo ünite 182 HP güce ve 220 Nm torka sahip. Bir örnek vermek gerekirse, 2008'de yıllara çıkan iki önceki Civic Type R, 201 HP güç ve 193 Nm tork değerleri sunuyordu. CVT tipinde yani sürekli değişken oranlı bir otomatik şanzımanla işbirliği yapan motor, tok bir yapıya sahip. Akustik anlamda geri planda kalmayan ve kimilerince sportif denebilecek bir sese sahip olan motor Civic HB'yi iştahlı bir biçimde hızlandırıyor. CVT şanzıman yüksek hızlarda gürültüyü bir nebze arttırsa da türünün en iyi örneklerinden biri. 7,6 lt/100 km'lik ortalama test tüketimine imza atan Honda Civic HB

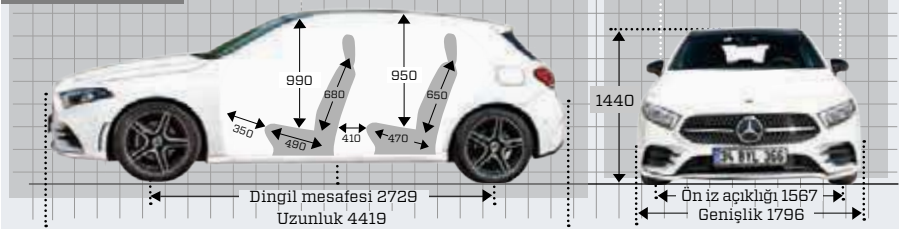
Kokpit çok havalı ve farklı görünüyor. Fonksiyonlara erişim alışkanlık gerektiriyor.

Civic'in arka tasarımı rakibine göre çok daha heybetli. Özellikle çift egzoz ve tampon fark yaratıyor. A 200 ise daha zarif ve kibar bir tarzı benimsemiş.

1.5L motor anlamında keyifli bir otomobil. Mercedes'te görev yapan 1,33 lt'lik motor 163 HP gücünde. Kağıt üzerinde güçsüz olsa da fabrika verilerine göre hem maksimum hızda hem de hızlanma performansında Civic'ten iyi. Üreticileri Honda Civic için 8,2 saniye, Mercedes A 200 içinse 8,0 saniyelik 0-100 km/s hızlanması iddiasında. Ancak bizim testimizde 0-100 km/s hızlanmasını Civic 8,5 saniyede, A 200 ise 8,9 saniyede tamamladı. Motorların çalışma karakterlerine baktığımızda Mercedes'in daha sportif ve sert hissettirdiğini görüyoruz. Bu sertlik genel kullanımda huzursuzluk veriyor ve sürüş konforunu azaltıyor. Özellikle ilk hızlanmada bir bocalamayla karşılaşılıyor. 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanın vites değiştirme stratejisi de çok başarılı değil. Sanki gereksiz bir aceleyle karar veriliyor gibi. 6,7 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi Honda'dan neredeyse 1 litre daha az ve bu da önemli bir fark.

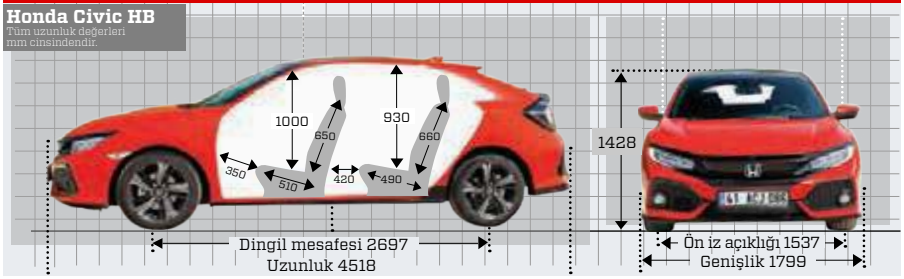
ÖLÇÜLER

Mercedes A 200
Tüm uzunluk değerleri mm cinsindendir.



ÖLÇÜLER

Honda Civic HB
Tüm uzunluk değerleri mm cinsindendir.



Honda Civic'in Sport+ donanımıyla birlikte sunduğu adaptif amortisörler konfor ve sportiflik arasında belirgin bir geçiş sunabiliyor. Spor modunda sertleşen otomobil, tasarımının hakkını veren bir ataklığına kavuşurken normal modda akıcı bir sürüş sunuyor. Direksiyon sistemi sınıfının en keskin veya net örneği olmasa da beklentileri kolaylıkla karşılıyor. Mercedes A 200, AMG paketiyle birlikte çok kollu bir arka aksa sahip. Göze hoş gelen 18 inçlik AMG tarzı jantlar da yine bu paketin bir getirisi. Ancak bu donanım bazı tavizleri de beraberinde getiriyor. Yoldaki pürüzleri özellikle düşük şehir hızlarında kabine bir hayli yansıtan A 200, otoyol sürüşlerindeyse bir sorun yaşatmıyor. Bir hayli hafif ve yumuşak bir kullanım sunan direksiyon yönlendirme emirlerini yerine getirmekte zorlanmıyor.

En başta da söylediğimiz gibi iki otomobilin baz versiyonları arasındaki fark yaklaşık 110.000 TL. Test araçları dikkate alındığında Honda Civic 1.5L Sport+ 187.177 TL, Mercedes A 200 AMG ise 319.400 TL ile karşımıza çıkıyor. Civic ödenen paranın karşılığında bir hayli fazla özellik sunabiliyor. Kör nokta uyarı sistemi, çapraz trafik uyarı sistemi, adaptif hız sabitleyici, adaptif amortisörler dikkat çekiyor. Mercedes A 200 ise başka bir ligde yer alıyor. Burmester surround ses sistemi, dijital kokpit, dokunmatik paneller, aktif park yardımcısı, LED çok renkli ambiyans aydınlatma paketi gibi özellikler premium tarifenin hakkını veriyor.

Yazı: Eray Özgür
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

MARKA/MODEL	Honda Civic 1.5L HB	Mercedes-Benz A 200 HB
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt cinsi	Benzin	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16	4/16
Silindir hacmi	1498 cc	1332 cc
Maksimum güç	134 kW/182 HP 6000 d/d	120 kW/163 HP 5500 d/d
Maksimum tork	220 Nm 1700-5500 d/d	250 Nm 1620 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,2 sn	8,0 sn
Maksimum hız	200 km/s	225 km/s
Şanzıman	CVT	7 ileri vitesli, çift kavramalı otm.
Aktarma	Önden çekişli	Önden çekişli
Boş ağırlık	1411 kg	1375 kg
Bagaj hacmi	420/1245 lt	370/1210 lt
YÜRÜYEN AKSAM		
Süspansiyon sistemi	Önde McPherson, arkada çok kollu aks, adaptif amortisörler.	Önde McPherson, arkada çok kollu aks.
Dönüş çapı	11,6 m	11,0 m
Frenler	Önde hava kanallı disk, arkada dolu disk	Önde hava kanallı disk, arkada dolu disk
Test aracı lastik ölçüsü	235/45 R17	225/45 R18
Lastik	Michelin Primacy 3	Continental SportContact6
TEST VERİLERİ		
Hızlanma		
0-50 km/s	3,5 sn	3,2 sn
0-80 km/s	6,2 sn	6,8 sn
0-100 km/s	8,5 sn	8,9 sn
0-120 km/s	11,5 sn	12,5 sn
0-130 km/s	13,3 sn	14,6 sn
0- 400 m	15,9 sn	16,5 sn
Esneklik		
60-100 km/s	4,0 sn	4,9 sn
80-120 km/s	5,2 sn	6,3 sn
Fren mesafesi		
100-0 km/s soğuk/sıcak	38/40 m	38/39 m
Gürültü		
Rölanti	38 dB(A)	40 dB(A)
50 km/s (D'de)	59 dB(A)	58 dB(A)
100 km/s (D'de)	63 dB(A)	62 dB(A)
120 km/s (D'de)	70 dB(A)	67 dB(A)
Yakıt tüketimi		
Şehir içi (fabrika verisi)	7,7 lt/100 km	6,9 lt/100 km
Şehir dışı (fabrika verisi)	5,0 lt/100 km	4,8 lt/100 km
Ortalama (fabrika verisi)	6,0 lt/100 km	5,6 lt/100 km
CO_2 emisyonu	137 g/km	128 g/km
Test tüketimi	7,6 lt/100km	6,5 lt/100 km
Menzil (test tüketimine göre)	605 km	661 km
Depo kapasitesi	46 lt	43 lt
Bakım		
Bakım aralıkları	10.000 km	15.000 km
Bakım maliyeti (30.000 km)	2.487 TL	2.120 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	6/6/6	2/2/2
Baz fiyat	187.177 TL	281.300 TL
Test aracı fiyatı	187.177 TL	319.400 TL

PUAN TABLOSU

MODEL	Honda Civic HB	Mercedes A 200
GENİŞLİK (80)*	**41**	**37**
Ön diz mesafesi (10)	4	4
Ön koltuk baş mesafesi (10)	7	6
Tabandan tavana yükseklik (10)	4	4
Arka koltuk baş mesafesi (10)	4	5
Arka diz mesafesi (10)	6	4
Bagaj hacmi (14)	9	7
Maksimum bagaj hacmi (6)	5	5
Yükleme kapasitesi (10)	2	2
KONFOR (120)*	**85**	**85**
Süspansiyon (30)	23	22
Koltuklar (30)	24	23
İşçilik ve malzeme kalitesi (20)	16	18
İç gürültü (20)	7	9
Klima (10)	8	7
Motor çalışma karakteri (10)	7	6
KULLANIŞLILIK (60)*	**45**	**45**
Ergonomi (20)	16	16
Değişkenlik (10)	7	7
Fonksiyonellik (20)	15	14
Park etme kolaylığı (10)	7	8
PERFORMANS (90)*	**64**	**65**
0-100 km/s hızlanması (33)	21	21
Esneklik (60-100 km/s) (21)	16	15
Esneklik (80-120 km/s) (21)	16	15
Maksimum hız (15)	11	14
SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ (180)*	**143**	**144**
Yol tutuş (30)	26	26
Güç aktarımı (30)	23	22
Çekiş gücü (15)	9	10
Motor tepkileri (15)	13	12
Direksiyon (30)	23	24
Şanzıman (30)	23	24
Sürüş güvenliği (30)	26	26
GÜVENLİK (110)*	**78**	**84**
Fren (40)	24	26
ESP (10)	8	8
Elektronik güvenlik yardımcıları (20)	16	19
Havayastığı (15)	10	12
Çevre görüşü (15)	12	11
Farlar (10)	8	8
ÇEVRE (60)*	**36**	**44**
Test tüketimi (40)	24	30
CO_2 (20)	12	14
MALİYETLER (300)*	**153**	**137**
Test tüketimi (60)	32	40
Baz fiyat (160)	64	46
Bakım masrafı (60)	49	51
Garanti (20)	8	0
Toplam PUAN (1000)	**645**	**641**
SIRALAMA	**1**	**2**

* Parantez içindeki değer maksimum puanı gösterir.

SONUÇ
Eray Özgür

İki otomobil arasındaki farklar bir yana, aralarındaki fiyat farkı tercih yapmayı kolaylaştırıyor. İmajı ön planda tutmayan ve bir takım premium donanımlardan feragat edebilenler için Honda Civic daha iyi tercih. Güç ve performans dikkate alındığında sınıfının belki de en mantıklı otomobili olan kompakt Japon'un karşısında Mercedes'in en büyük kozu imaj, donanım ve makul tüketim oluyor.

ARTI DONANIM

İç mekanda Force'a özel detay yok.

Nissan'ın fiyat listesinde Platinum üstünde de artık bir donanımı var. Bu sefer daha lüks değil, daha fonksiyonel bir Navara ile birlikteyiz.

Navara'nın daha güçlü görünmesini sağlayan ve değerini arttıran Force isimli bir donanım paketi var.

Force'a özel detaylara baktığımızda öncelikle siyah far çerçevelerini fark ediyoruz. Benzer çerçeveler stopların etrafında da kullanılmış. Önden bakıldığında da fark edilen, otomobili daha geniş gösteren siyah renkli plastik çamurluk çerçeveleri küçük sürtmelerde boyanın etkilenmesini önleyebilir. Benzer koruma kapı üstlerinde ve arka çamurluğun devamında da kullanılmış. Kapıları açtığımızda elektrikli, aydınlatmalı yan basamaklar gizlendikleri yerden çıkıyor. Bu donanım araca iniş ve binişleri kolaylaştırsa da sesli çalışması, kaldırım gibi yükseltilere yanaşıldığında açılırken temas etmesi ve basarak araca binmediğinizde paçalarınızı kirletmesi gibi dezavantajları da var. Çeki demiri, siyah renkli rollbar ve sürgülü kasa kapağı da Force'un fark yaratan özelliklerinden. Ancak bu kasa kapağına rağmen içerisinin suya karşı tamamen izole olmadığını da unutmamanız lazım. Islanacak eşyaları kabin içerisine almak gerekiyor.

Navara'nın testinde arazi yeteneğinden bahsetmiştik. Otomobilde eğim iniş ve çıkış destek sistemleri olduğunu belirtelim. Bununla birlikte zorlu ve gevşek zeminleri aşmada önemli fark yaratan arka kilitli diferansiyel sistemini de unutmamak gerekli. eLSD isimli, elektronik limitli kilitli diferansiyel sistemi de çekişin akıcı şekilde devam etmesini sağlayan bir diğer donanım. Üstelik otomobili istenildiği zaman dört tekerlekten çekişe yöneltebilmek, arazi harici kullanımlarda arkadan itişle daha ekonomik ilerlemeyi sağlıyor.

Force donanımında ise bu arazi yeteneğinin tam verimle çalışmasını sağlayacak, belki de en önemli donanım, A/T tipi lastikler standart olarak geliyor. Bu lastiklerin derin dişli deseni gereği asfalt üzerinde çok gürültülü olduğu, manevralarda sürtünmeden dolayı dezavantajlı olduğu ve fren mesafesini ve yakıt tüketimini arttırdığı gerçeğini unutmamak gerekli. Ama sürüş rotanızın çoğunluğu asfalt dışında, taş, toprak gibi zorlu zeminlerde ise Navara 4x4 ile Force donanımının fark yaratacağına emin olabilirsiniz.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Nissan Navara 2.3 4x4 AT

Motor tipi ve konumu	Sıralı, çift turbo önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	2298 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 3750 d/d
Maksimum tork	450 Nm 1500-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,8 sn
Maksimum hız	180 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	7,0 lt/100 km
CO_2 emisyonu	183 g/km
Ağırlık	2067 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	5330 mm/1850 mm/ 1840 mm
Dingil mesafesi	315 mm
Depo kapasitesi	73 lt
Yük taşıma kapasitesi	968 kg

SONUÇ

Navara Force, pikap sınıfında fiyat listesinde yer alan en sert görünen seçenekerinden biri. Öyle ki meraklıları araç başına gelip nereden bu donanımları alacaklarını soruyor. Ancak arazi kullanımı ön plana çıkmıyor ise A/T lastiklere sahip Force'u almak konfor ve sürüş güvenliği açısından mantıklı olmayacaktır.

★★★★☆

Çamurluk kenarlarındaki plastikler küçük sürtmelerde karoseri koruyor.

Sürgülü kasa kapağı bir kayış ile açılıyor.

Elektrikli basamak kapılar açılınca çıkıyor.

KLASİK OTOMOBİL TUTKUNLARINA ÖZEL DERGİ

TURKUVAZ DERGİ

HİBRİT ZAMANI

SUV sınıfının lüks ve prestij anlamında zirvesinde oturan modellerden olan Range Rover'ın da hibrit motorları bulunuyor. Makyajla birlikte ülkemizde 2,0 litre benzinli motor ve elektrikli motor ikilisiyle plug-in hibrit seçeneği sunuluyor.

Range Rover lüks SUV sınıfının zirvesindeki modellerden biri ve bu sınıfın yaratıcısı olarak da kabul edilebilir. Sadece, şehirde veya uzun süreli yolculuklarda konfor değil, arazi koşullarında da yetenekli bir otomobil. Ancak Range Rover bu sefer arazi yetenekleri ya da konfordan ziyade makyajlı karoser ve plug-in hibrit sistemiyle karşımızda.

Makyaj sonrasında daha gösterişli bir ön panjur ve tampona kavuşan Range Rover'da makyajı net şekilde farlardan anlamak mümkün. LED farlar ve gündüz farlarının yeni ve daha belirgin aydınlatması makyajın habercisi. Ön panjurunda bir diğer farklılık da tamamının hava girişine sahip olmaması. Plug-in hibtrit sistemin bir getirisi olarak panjurun sürücü hizasında plastik bir kapak var. Dikkatli bakıldığında bile fark edilmesi güç olan bu kapak ardında şarj kablosu için giriş bulunuyor.

Otomobilin profilinde, karakteristik bir tasarım öğesi olan ön çamurluklardaki dikey kaplamanın tasarımı değiştirilmiş. Arkada da makyajın getirisi yeni stop aydınlatmaları ve tamponda görülüyor.

İç mekanda da değişiklikler var. Makyaj öncesinin tasarımını koruyan direksiyon ince yapısıyla ele çok uyumlu bir yapıda değil. Direksiyon üzerindeki düğmeler aynı tasarımın dokunmatik olanlarına yerini bırakmış. Dokunmatik düğmeleri ayna ayarlarında da görüyoruz. Tasarıma gizlenen fonksiyonları bulmak biraz da hazine avına benziyor. Makyajla birlikte multimedya ekranı ve onun altındaki havalandırma kumanda grubu da değişmiş. Orta konsolda makyaj öncesinin ana çizgileri korunsa da modern multimedya sistemi hem dokunmatik hassasiyeti hem de menü içeriğiyle çok başarılı. Benzer başarılı değişim dokunmatik klima ve araç ayarları kumandasında görülüyor. Dokunmatik ekran üstün-

Makyajla birlikte stopların aydınlatmaları değişmiş.

de net şekilde yerleştirilen fonksiyonlar ve fiziksel kontrol kumandalarıyla başarılı bir sistem oluşturulmuş. Koltuk konforu çok başarılı olan otomobilde adeta evinizin salonundaymış gibi rahat otuyorsunuz. Konfor yola çıktığınızda da devam ediyor.

Sürüş özellikleriyle konfor odaklı bir tecrübe sunan Range Rover'ın süspansiyon sistemi oldukça yumuşak. Öyle ki yolda, adeta denizde seyreden bir motoryat gibi hissettiriyor. Süzülerek ilerleyen Range Rover, yolda iniş-çıkışlar veya dalgalanmaları yolcularına rahatsız vermeden yumuşak iniş-çıkışlara dönüştürüyor. Bozuk zeminlerde ilerlerken kabin içerisinde konfor eksikliği yaşanmıyor. Bu yumuşak süspansiyon yapısı iyi dengelenmiş. Çünkü yüksek hızlarda bile, şerit değişimlerinde, dönüşlerde ve ağırlık transferlerinde tedirginlik yaratmadan, güven hissini koruyarak ilerliyor.

Direksiyon sistemi de konfor odaklı ayarlara sahip. Yönlendirme konusunda sürücünün çok fazla yorulmadan manevra yapmasını mümkün kılıyor. Yüksek hızlarda da güven verici tokluğa kavuşuyor. Ses yalıtımının da üst düzeyde oluşu yolcuların dışarıya karşı izole olmuş bir sürüş tecrübesi yaşamasını sağlıyor. Genel olarak sürüş karakteri için dinamik değil ama konforlu ve güven verici tanımlaması yapabiliriz.

Plug-in hibrit sistemin bir getirisi olarak Range Rover, sadece elektrikli motoruyla EV modunda çalışarak, sıfır emisyon salımıyla 48 km mesafeyi, maksimum 137 km/s hızla katedebiliyor. Otomobilin bagaj zeminin altında konumlandırılan lityum iyon bataryaların tam olarak dolması için ev tipi prizde ortalama 7,5 saatlik bir zamana ihtiyacı var. Wallbox sistemlerde ise bu süre 2 saat 45 dakikaya kadar iniyor. Daha hızlı şarj sağlayan DC çift giriş, Range Rover P400e'de bulunmuyor.

Otomobille yol alırken, ani hızlanma isteklerinde elektrikli ve benzinli motorlar

Bagaj zeminindeki bataryalar bagaj hacminden ödün vererek 654 litreye düşürmüş.

Arka koltuklardaki konfor önden faksız. Koltuk sırtlık ayarı iki koltuk için de yapılıyor.

Çift kapaklı torpido gözü düğme ile açılıyor.

Tam şarj süresi şebekeye göre değişse de 10 amperde 7,5 saatte bataryalar tam olarak doluyor. Şebekeden ya da mevcut şarj istasyonlarından dolum yapılabiliyor.

Hibrit sistemin çalışması orta konsoldaki ekrandan rahat şekilde takip ediliyor. Şarj dolumunu gösterge grubundan izlemek mümkün.

Vites konsolunda dairesel sürüş modu kumandası üstünde, elektrikli sürüş için EV düğmesi görülüyor.

birlikte çalışıp 404 HP'lik toplam sistem gücü üretiyor. Bu sayede fabrika verilerine göre 6,8 saniyede hızlanan Range Rover, test ölçümlerinde 7,4 saniyelik 0-100 km/s hızlanması sundu. Esneklik testlerine baktığımızda 3,9 ve 5,0 saniyelik verilerin de bu cüssedeki bir araç için oldukça başarılı olduğunu görüyoruz. 2,0 litrelik turbo benzinli motora sahip olan aracın bu seri yapısında elektrikli motorla birlikte verimli şekilde çalışan hibrit sistemin büyük payı olduğunu söylemeliyiz. Yakıt tüketimine baktığımızda 3,2 lt/100 km'lik ortalama tüketim iddiası olsa da test ölçümlerinde 7,1 lt/100 km ortalama tüketim elde ettik. Bu sonuç bile ekonomik olarak adlandırılabilir. Hibrit sistemin hızlanma ve yakıt ekonomisindeki başarısı kadar vergi konusunda da cazibesi var. 2,0 litre silindir hacmi sayesinde sınıfı için MTV'de düşük vergi dilimine girmesi de Range Rover sahipleri için bir avantaj.

Range Rover'da hibrit sistemle verimliği arttırmış. Alışılmışın dışında, bu karosere için küçük olarak adlandırılabilecek bir içten yanmalı benzinli motor ile tek başına almasının çok zor olacağı bir hızlanma performansı ve dizel yakıt ekonomisi sunabilen Range Rover PHEV 400e, 48 km'lik elektrikli sürüş menzili sunarak şaşırtıyor.

Sonuç olarak bu otomobil geniş bir kitleye ulaşamayacak olmasına rağmen, teknolojinin ilerlediği noktayı gösteren başarılı bir örnek.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Deniz Doğan

Sürüş modu ekran üstünden ya da fiziksel kumanda ile ayarlanabiliyor.

Dairesel kumanda klimanın hızı ve derecesi için iki ayrı fonksiyona sahip.

Teknik veriler

Range Rover PHEV 400e

Motor tipi ve konumu	Hibrit: önde, uzunlamasına, turbo benzinli+senkronize elektrikli motor
Yakıt	Benzin ve elektrik
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1997 cc
Toplam sistem gücü	297 kW/404 HP
Maksimum güç elektrikli	105 kW/142 HP
Maksimum güç benzinli	221 kW, 300 HP, - d/d
Toplam sistem torku	640 Nm
Maksimum tork elektrikli	400 Nm
Maksimum tork benzinli	- Nm
0-100 km/s hızlanma	6,8 sn
Maksimum hız	220 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4

Test verileri

Hızlanma	
0-50 km/s	2,7 sn
0-80 km/s	5,2 sn
0-100 km/s	7,4 sn
0-120 km/s	10,0 sn
0-130 km/s	11,9 sn
0- 400 m	16,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	3,9 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,1 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	3,2 lt/100 km
CO_2	72 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	5000 mm/2073 mm / 1869 mm
Dingil mesafesi	2922 mm
Depo kapasitesi	91 lt
Ağırlık	2577 kg
Test aracı lastik ölçüsü	275/45 R21
Bagaj hacmi	654/1641 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	1.739,244 TL
Test aracı fiyatı	1.801,616 TL
Değerlendirme	★★★★☆

ÖZGÜN TARZ

Yeni Berlingo şimdiye kadar hiç olmadığı kadar modern görünen bir hafif ticari araç olarak karşımıza çıktı. PSA Grubu'nun diğer hafif ticarileriyle aynı alt yapıda olsa da Berlingo kendi tarzını yansıtıyor.

Birinci nesli 1996 yılında yollara çıkan Berlingo'nun ikinci nesli 2008'de tanıtıldı. Şimdi ise üçüncü nesliyle karşımıza çıkan Citroen'in hafif ticari araç sınıfındaki kombivan temsilcisi Berlingo, tasarımıyla özgün bir araç.

Berlingo, PSA Grubu'nun ortak meyvelerinden biri. Peugeot'da Rifter ve Opel'de Combo modelleriyle ortak platformu ve teknolojiyi kullanıyor. Hatta Toyota da Proace ile bu aileye dahil oldu. EMP2 isimli modüler platform üzerinden yükselen Berlingo'nun tasarımı hafif ticari araç sınıfı için çok cesur. Özellikle özgün far tasarımı Berlingo'yu diğerlerinden ayırıyor. Tamponlardaki plastik kaplamalar, kapıların üstünde Citroen'e özgü Airbump isimli koruyucu kaplamalarla Berlingo şehirli bir ticari ile crossover havasını birleştirmiş gibi görünüyor.

İç mekanda da dışarıdaki gibi modern çizgiler kullanılmış. Öyle ki hafif ticari

Modern görünen konsolda hareketli bir tasarım ve sert plastik malzeme kullanılmış.

araçlarda pek görmeye alışık olmadığımız bir modernlik. Bununla birlikte sadece ana amacı için kullanıldığında Berlingo'nun kokpitini fazla hareketli bulanlar da olabilir.

Dokunmatik multimedya ekranı göz hizasına yerleştirilmiş. Sistemin çalışma hızı ve menüsü başarılı. Küçük eşya gözü konusunda cömert olan Berlingo'nun konsoldaki birleşme noktalarında hizalama sorunları ve fazla aralıklar göze çarpıyor. Berlingo'nun kabine sert plastik malzeme hakim. Bu tercih dokunsal kalite hissini azaltsa da bu sınıfta ve bu türdeki otomobillerin genel karakteri bu. Konsol üstünde bir bölgede yumuşak plastiğe yer verilerek kalite algısı arttırılmış. Ön koltukların, sınıfının en konforlu örneği olduğunu söyleyebiliriz. Görüş açısı sorunu yaşanmazken aydınlık bir yaşam alanı sunuluyor. Üst donanımla gelen bağımsız üç arka koltuk da yatırılabiliyor. Bu sayede yükleme alanında esneklik sağlanıyor. Yüksek tavan da yükleme konusunda önemli avantaj sağlıyor.

XTR paketinde siyah yan aynalar, sis farı ve airbump üstünde turuncu detaylar geliyor.

Berlingo, hafif ticari sınıfta bir otomobil olarak tasarlansa da görünüm ve ergonomisiyle ailelerin de dikkatini çekecektir.

Tavanın çeşitli bölümlerinde kapaklı ya da açık şekilde küçük eşya gözleri tasarlanmış.

Opsiyonel olan panoramik cam tavan açılamıyor. Tam ortasındaki ışıklı pleksiglas rafta küçük eşyalar için gözler bulunurken bu sistemin cam tavandan gelen ışığı azalttığını görüyoruz.

Berlingo'nun fiyat listesi tamamı manuel şanzımanlı olan 1.2 Puretech 110 HP benzinli, 1.6 BlueHDi 100 HP dizel ve 1.5 BlueHDi 130 HP dizel motorlardan oluşuyor. Otomatik şanzıman seçeneği fabrikada bantlardan inerken Türkiye'ye şimdilik ithal edilmiyor. Bunun en önemli sebebi, pazar talebi. Kombivan segmenti, hafif ticari araçlar arasında yüzde 45'lik bir oranda tercih ediliyor. Bu araçların yüzde 99'nun dizel motor ve yüzde 82'sinin de manuel şanzımanla tercih edildiğini belirten Citroen yetkileri öncelikle bu talebi karşılayacak modelleri ithal ettiklerini belirtiyorlar.

Test aracımız 1.6 BlueHDi 110 HP olan versiyon. Avrupa pazarında bu motorun yerine sunulan 1.5 BlueHDi'ın da Türkiye pazarında kısa süre sonra gelmesini bekliyoruz.

1.6 BlueHDi, önceliği yakıt ekonomisi olan bir motor. 5 ileri manuel şanzımanla da uyumu bu şekilde ayarlanmış. Sonuç olarak ortaya 5,2 lt/100 km'lik bir test tüketimi çıktı.

Hızlanma konusunda ise ilk kalkış anından itibaren sakin bir yapısı olduğunu

Cam tavan açılamıyor. Ortadaki raf aydınlığı ve ferahlığı kısıtlıyor ama eşya gözü açısından iyi.

Alçak yükleme eşiği kullanımı kolaylaştırıyor.

Kullanımı pratikleştiren, açılabilir bagaj camını önceki nesil Berlingo'dan hatırlıyoruz.

1,6 litrelik dizel motor yakıt ekonomisiyle ön planda.

Far grubunda en üstte LED gündüz farları, ortada farlar ve altta sis farları bulunuyor.

Ön koltuklar uzun yol kullanımında bile rahat. Arkada üç bağımsız katlanır koltuk sunuluyor.

söyleyebiliriz. Atak bir sürüş beklentisinde olanlar 130 HP'lik dizel motora yönelmeliler. 5 ileri vitesli manuel şanzımanın vites yolları çok net değil ve şanzıman geri vitese geçerken biraz nazlanıyor. Debriyaj pedalının yumuşak yapısı ve debriyajın kavrama noktasının ayarları da manuel şanzımanın konforsuz bir tecrübe yaşatmasını önlüyor. Yokuş kalkış desteği ile de manuel şanzımanın bir dezavantajı önlenerek konfor ve güvenlik arttırılmış.

Berlingo'nun yumuşak süspansiyon sistemi bozuk zeminlerde başarılı darbe emişiyle göz doldursa da yüksüzken arka aksın vuruntulu olduğu da bir gerçek. Yüksek ağırlık merkezi ani ağırlık transferlerinde karoser salınımları artıyor. Direksiyon sistemi de yumuşak yönlendirme yapısına sahip. Otomobilin genel olarak sınıfı için konforlu yapıda olduğunu söyleyebiliriz.

Sonuç olarak Berlingo hafif ticari araç sınıfında kombivanlar arasında başarıyla mücadele edebilecek bir otomobil. Geniş ve aydınlık yaşam alanı, fonksiyonel yükleme alanı, ekonomik motoruyla da beklentileri karşılıyor. Modern tasarımıyla ise hafif ticari sınıfını aşan bir tarz sunuyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğaflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1560 cc
Maksimum güç	73 kW/100 HP 3750 d/d
Maksimum tork	254 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	12,9 sn
Maksimum hız	166 km/s
Şanzıman	5 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1443 kg
Bagaj hacmi	775/3000 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde McPherson süspansiyon sistemi arkada torsiyon bağlantılar, ön ve arkada gazlı amortisörler.
Dönüş çapı	10,8 metre
Fren ön/arka	Disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	205/55 R17
Lastik	Michelin Primacy 3

Donanım

ABS, ESP, EBD, ASR, sürücü ve yolcu ön ve yan havayastıkları, yokuş kalkış desteği, klima, elektrikli ayarlanabilir, ısıtmalı yan aynalar, elektrikli ön ve arka camlar, viraj aydınlatmalı sis farları, gövde rengi yan aynalar ve kapı kolları, tavan barları, yükseklik ayarlı sürücü koltuğu, iki kademeli bagaj rafı, stepne, 16 inçlik çelik jantlar ve jant kapakları.

Rakipler

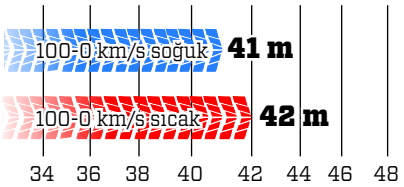
Fiat Doblo
Hafif ticari araç sınıfında akla gelen ilk model olan Fiat Doblo özellikle fiyatıyla çekici görünüyor. Doblo 1.3 Multijet 95 HP, 104.900 TL.

VW Caddy
Hafif ticari araçlar arasında sürüş kalitesiyle öne çıkan VW Caddy'nin fiyat listesinde 1.4 TSI DSG 148.912 TL, 2.0 TDI 147.072 TL'den satılıyor.

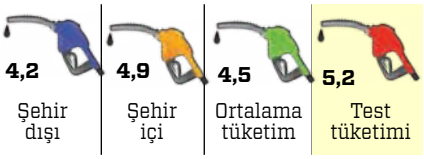
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,5 sn
0-80 km/s	9,7 sn
0-100 km/s	14,2 sn
0-120 km /s	24,0 sn
0-130 km/s	28,0 sn
0- 400 m	19,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	9,9 sn
80- 120 km/s (D'de)	15,7 sn

Fren mesafesi

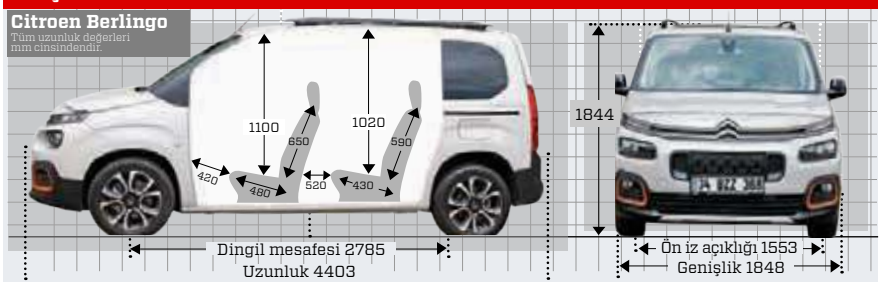


Gürültü	
Rölantide	46 dB(A)
50 km/s (3.viteste)	62 dB(A)
100 km/s (4.viteste)	70 dB(A)
120 km/s (5.viteste)	72 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	116 g/km
Depo kapasitesi	50 lt
Menzil (test tüketimine göre)	961 km



Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.804 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/2/5
Baz fiyat	123.400 TL
Test aracı fiyatı	150.280 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★½

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Geniş ve aydınlık kabin, yükleme alanı, ön koltuk konforu.
✗ İşçilik kalitesi.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Opsiyonel olarak alınabilen elektronik güvenlik donanımları.
✗ Fren mesafesi daha iyi olabilirdi, baz donanım listesi zayıf.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Ekonomik yakıt tüketimi, sürücüyü yormayan manuel şanzıman ve debriyaj pedalı.
✗ Yüksek ağırlık merkezi ve yumuşak süspansiyonlar salınımı arttırıyor.

FİYAT
✓ 123.400 TL karşılığında modern tasarlanmış konforlu bir ticari araç alınıyor.
✗ Donanımlar eklenince Berlingo'nun fiyatı rakiplerin otomatik şanzımanlılarına yetişiyor.

ONNO USTA

Yazışma Adresi:
otohaber Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24
onno.usta@otohaber.com.tr

Chrysler Grand Voyager 2.8 CRD'nin hararet sorunu için ne önerirsiniz?
Sahibi olduğum 2005 model Chrysler Grand Voyager 2.8 CRD'de klima kapalı halde yokuş çıkarken motor harareti 90 dereceden 110 dereceye yükseliyor. Araca daha büyük bir radyatör takıldı, tüm bakımları ve kontrolleri yapıldı ama hararet sorunu devam ediyor. Siz bu konuda neler önerirsiniz?

Nihat Nişancı

Sayın Nihat Nişancı,
Chrysler Grand Voyager'ın hararet sorunu için çeşitli kontroller yapmak gerekiyor. Soğutma suyu ısısının yükselmesiyle motor su kaynatıyor mu? Klima açıkken motor ısısı yükseliyor mu? Düz yolda maksimum hızda giderken motor ısısı artıyor mu? Bu soruların yanıtlarını bilemiyorum. Bu araçların standart radyatörleri yeterlidir. Ancak siz daha büyük radyatör takarak motorun ısınmasını geciktiriyorsunuz. Geç ısınan motorda özellikle yakıt tüketimi yükselir. Diğer tarafta soğutma sisteminde antifriz ile su oranı kontrol edilmeli. Eğer antifriz normalden fazlaysa motor çabuk ısınacaktır. Motorun termostatı orijinal ve yeni mi? Termostat soğutma sistemi için önemli bir parçadır ve kontrol edilip gerekiyorsa orijinaliyle değiştirilmelidir. Fan, çalışırken yeterli soğutma sağlıyor mu? Su pompası incelenip kontrol edilmelidir. Araç hareketsizken motorun tam gazla devri arttırıldığında radyatörün alt veya üst hortumunda kapanma var mı? Eğer sorun silindir kapağındaysa su eksilerek radyatör kapağını zorlar ve sızıntı yapar. Ayrıca radyatör, aracın hareket ettiği zaman panjuruna vuran rüzgarında katkısıyla soğuma yapar. Ancak yeni nesil araçlarda esas soğutmada rüzgarın olmadığı hesaba katılarak fanın pervanesi tarafından sağlanıyor. Motor ısındığı zaman devreye giren fan, eğer yeteri kadar soğutma sağlayamıyorsa hararete neden olur. Bu nedenle fan kontrol edilmeli. Ayrıca yakıt basınç sensörü ve tıkalı katalizatör de motoru zorlayacağı için hararete neden olacaktır. Sonuç olarak yukarıda bahsettiğim ihtimalleri göz önüne alarak gerekli kontrolleri yaptırmanız gerekir. Daha büyük ve ciddi bir arıza ile karşılaşmamak adına bu sorunu en kısa zamanda çözmenizi tavsiye ederim.

Dizel motorlu Ford C-Max'ın performansı neden azaldı?
İkinci elde 106.000 km'de 2015 model Ford C-Max 1.6 TDCi satın aldım. Aracımla 6 ayda 8.000 km yol kat ettim. Yolculuk sonrası aracımın performansı azaldı ve egzozundan mavi duman çıkmaya başladı. Performans sorununu çözmek için turbo ve turbo hortumları kontrol edildi, debriyaj balatası, baskı ve triger seti değiştirildi, map sensörü ile hava filtresi temizlendi. Bu onarımlara rağmen çekişte hissedilir bir artış olmadı. Sizce aracımdaki sorunun kaynağı nedir?

Mustafa Deniz

Sayın Mustafa Deniz,
Aracı satın almadan önce bakımlarının tam olup olmadığını incelettiniz mi? Uzun yola çıkmadan önce araca bakım yapıldı mı? Motordaki yenileme işlemleri yapılmadan önce arıza kodu alındı mı? Öncelikle enjektörlerin, sistemin yakıt basıncının ve hava emiş tertibatının kapsamlı olarak kontrol edilmesi gerekiyor. Ardından bilgisayarla motorun kontrol edilmesi ve arıza kodunun alınması şart. Diğer tarafta araç dururken yapılan ani gaz tepkilerinde oluşan duman, her zaman araçta sorun olduğunu göstermez.

VW Passat'ın motoru rölantide neden titriyor?
Volkswagen Passat 1.6 TDI sahibiyim ve aracım rölantide titreme yaptığı için özel servise götürdüm. Yapılan kontrollerde sorunun enjektörlerden kaynaklandığı ve hepsinin değişmesi gerektiği belirtildi. Ancak bu değişimin maliyeti çok yüksek ve siz 2012 model olan aracım için bana neler önerirsiniz?

Ali Aytaç

Sayın Ali Aytaç,
Aracın rölanti devrinde oluşan titreme ne zaman ortaya çıktı? Bu titreme enjektörlerin aşınması, volan yaylanma sistemi sorunları ve motorun kurumlanmasından

AYIN MEKTUBU — *Peugeot 206'nın motor yağındaki eksilme normal mi?*

Sahibi olduğum 2005 model Peugeot 206'yı Temmuz 2017'de servise götürüp motor yağını değiştirttim. Aracımla 3 bin km yol gittikten sonra düz bir yerde 20 dakika bekledikten sonra motor yağını kontrol ettim ve seviyesi minimum çizgisinin hemen altındaydı. Aracı çok fazla kullanmıyoruz ve 14 yaşında olmasına rağmen 55.000 km'de. Sizce bu aracımın motor yağı eksik mi? Bana bu konuda neler önerirsiniz?

Emre Tunalı

Sayın Emre Tunalı
2005 model Peugeot 206'nın motor yağını yaklaşık 2 yıl önce değiştirdiğinizi düşünürsek motor yağının azalması gayet normal. Sentetik motor yağları 10-15.000 km'de, yarı sentetik motor yağları ise 8.000 km'de veya yılda 1 kere değiştirilmesi gerekiyor. Motor yağı değiştirilirken yağ filtresinin de yenisi takılmalı. Diğer tarafta motorda yetersiz yağlanma olduğu zaman yataklar zarar görecek ve silindirler, pistonlarda da aşınma hızlanacak. Sonuçta motorda daha büyük masraflar çıkacak. Bu nedenle bir an önce motor yağını ve yağ filtresini değiştirip araç için gerekli kontrolleri yaptırmanızı öneriyorum.

kaynaklı olabilir. Araçta hangi kontroller yapıldı? Sorun enjektörlerden de kaynaklı olabilir ya da yakıt sisteminin diğer parçalarıyla da ilgili olabilir. Benim size tavsiyem, aracınızı Volkswagen yetkili servisine götürerek kapsamlı bir kontrol ettirmeniz.

Honda Civic'teki sağa çekme sorunu için ne önerirsiniz?

2012 model Honda Civic sahibiyim. Aracımda sürüş sırasında sağa doğru çekme oluyor. Bu sorunu düzeltmek için aracımın ön takım parçalarını yenilettim ve farklı servislerde rot ile balans ayarı yapıldı. Ön ile arka lastiklerin yerini değiştirdiğimde sağa çekme azalıyor ama yine de devam ediyor. Aracımın şasisinde ve jantlarında bir sorun yok. Siz bu konuda neler önerirsiniz?

Mustafa Demir

Sayın Mustafa Demir,

Aracın sağa çekmesinin birden fazla sebebi olabilir. Öncelikle rot ayar tezgahında rot ayarından sonra arka takım geometrisini ölçtürdünüz mü? Çünkü ön ve arka aks tekerlek geometrisi değerlerinde sorun varsa araçta çekme olacaktır. Ön ile arka lastikleri yer değiştirdiniz ama bu işlemi sağ ile sol lastik arasında yaptınız mı? Aracın ilk sahibi misiniz? Daha önce hiç trafik kazası yaptınız mı? Bir de tekerleklerin salıncakları ile amortisörleri hiç kontrol ettirdiniz mi? Bu noktada aracı yetkili servise götürmenizi tavsiye ediyorum.

BMW 316i almamı önerir misiniz?

İkinci el BMW 316i almayı düşünüyorum. Bu araçta görev yapan 115 HP gücündeki atmosferik motorun kronik problemi var mı? Bu aracın otomatik şanzımanlısını alsam, özellikle sollamalarda performans konusunda sıkıntı olur mu? Manuel veya otomatik şanzımanlı BMW 316i'nin yakıt tüketimi, performans verileri hakkında bilgi verir misiniz?

Özkan Subaşı

Sayın Özkan Subaşı,

Satın almayı düşündüğünüz BMW 316i'nin üretim yılını belirtmemişsiniz ama aracın 115 HP olduğundan yola çıkararak 2001-2005 yılları arasında üretilen E46 kodlu makyajlı 3 Serisi olduğunu düşünüyorum. Dördüncü nesil 3 Serisi'nin baz modeli olan 316i'de 1,8 lt'lik 4 silindirli motor görev yapıyor. 116 HP güç üreten bu motor 3750 d/d'den itibaren 175 Nm maksimum tork sunuyor. Bu aracın manuel şanzımanlısı 206 km/s'ye ulaşırken ortalama yakıt tüketimi 7,1 lt/100 km ve 0-100 km/s hızlanmasını ise 10,9 saniyede tamamlıyor. Otomatik şanzımanlı 316i'nin maksimum hızı 200 km/s, 0-100 km/s hızlanması 11,9 saniye ve ortalama yakıt tüketimi ise 8,0 lt/100 km'dir. Yakıt tüketimi ve performans gibi konularda alacağınız aracın ikinci el olduğunu da hesaba katmalısınız. Sonuç olarak BMW kalite anlamında en üst sıralarda yer alan üreticilerden biri. Kronik sorun olarak duyduğum ciddi bir nokta yok. Aracı satın almadan önce sollama yaparak ve yokuş çıkarak aracı test etmenizi öneriyorum.

Otomatik şanzımanlı Renault Megane'da neler önerirsiniz?

Sahibi olduğum 2002 model Renault Megane 1.6 16V'nin el kitabı olmadığı için doğru teknik verilerini bulamıyorum. Bu aracın teknik özelliklerini yayınlar mısınız? Aracım otomatik şanzımanlı olduğu için sürüş sırasında nelere dikkat etmem gerekiyor?

Kemal Özkan

Sayın Kemal Özkan,

Renault Megane 1.6'nın otomatik şanzımanın kullanımı, diğer tüm otomobiller olduğu gibi D konumu seçildiğinde sistemin kendi zaten gerekli vites seçimlerini yaparak size konforlu yolculuklar sunuyor. Otomatik şanzımanlı araçlarda düşük yakıt tüketimini sağlamak için gaz pedalına daha dikkatli basmak gerekiyor. Bu sayede vitesler kontrollü olarak büyüyecek ve araç hızlanmaya devam edecektir. Özellikle yetkili servise danışarak aracın şanzıman yağı değişimini ihmal etmeyin. Aracınızın teknik özelliklerini aşağıda veriyorum:

TEKNİK VERİLER

Marka/model	Renault Megane Sedan 1.6 16V
Model yılı	2002
Motor tipi ve konumu	4 silindirli, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Motor gücü	107 HP 5750 d/d
Maksimum tork	148 Nm 3750 d/d
0-100 km/s hızlanma	12,3 sn
Maksimum hız	187 km/s
Şanzıman	4 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	7,3 lt/100 km
Boyutlar (U/G/Y)	4440/1700/1420 mm
Dingil mesafesi	2580 mm
Ağırlık	1035 kg
Depo kapasitesi	60 lt

otohaber

Sahibi: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi

Tüzel Kişi Temsilcisi ve Genel Müdür: Yasemin Gebeş

Genel Yayın Yönetmeni: Halit Bolkan
Görsel Yönetmen: Önder Bahar
Yazı İşleri Müdürü: Eray Özgür
Test Editörü: Koray Kodal
Editör: Baturhan Boyacılar
Fotoğraf Editörü: Ersan Sezer
Sayfa Sekreteri: Ünal Akan
Katkıda bulunanlar:
Ohannes Tatonyan, Banu Hasırcıoğlu, Can Akaydın, Koray Muratoğlu, Ceyhun Kozlan, Yalın Gülmez, Yalçın Arsan, Ahmet Köseleci

Genel Müdür Yardımcısı: Yonca Ertürk Özeren
İnternet Yayın Sorumlusu ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Şefik Çalık
Pazarlama Müdürü: Ferhal Şencan
Üretim Takip Müdürü: Eyüp Çurlu
Fotoğraf Editörü: Canan Yetişti Satkın
Pazarlama Yönetmeni: Zeynep Doğan

Reklam Satış Genel Müdür Yardımcısı: Funda Baykal
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Emel Özen
Reklam Satış Müdürü: Taygun Delioğlu
Reklam Rezervasyon Tel: (0212) 354 41 18 - 354 33 95
Faks: (0212) 354 33 75
BÖLGE EKLERİ
Bölgeler Reklam Satış Grup Koordinatörü: Aynur Gükcan
Antalya Reklam Satış Koordinatörü: Şeyda Yılmaz
Ankara Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ayşe Altun
Ege Reklam Satış Koordinatörü: Şebnem Akdeniz

Etkinlik Satış Müdürü: Bihter Erol Çaltıllı

Turkuvaz Grubu Hizmetleri Marka ve Paz. Grup Başkanı: Sinan Köksal

ABONELİK
Abone Operasyon Müdürü: Ufuk Kocaoğlu

Çağrı Merkezi: 444 88 81
abone@turkuvazabone.com - www.turkuvazabone.com
/TurkuvazMedya Abone Hizmetleri
@Turkuvaz Abone
Yazışma: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Barbaros Bulvarı, Cam Han,
No: 153 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 354 30 00
Yayın türü: Yerel süreli ÜİPP üyesidir.
Yönetim Yeri: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Kat: 7 Beşiktaş/İstanbul
Matbaa Genel Müdürü: Mehmet Kamiloğlu
Basımcı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Adresi: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayıncı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Basıldığı Yer: Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Caddesi No: 4 Sancaktepe/İstanbul
Tel: (0216) 585 90 00
www.turkuvazmatbaacilik.com
Dergi İşletme Müdürü: Hakan Demirci
Basıldığı Tarih: Temmuz 2019
Bu dergi basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.

D&R

Çocuklar için yaz tatilinin en eğlenceli anları elbette ki suda geçirilen vakitlerdir. Son yıllarda havuz ve plajların olmazsa olmazı olan Bigmouth karpuz, donut gibi şekillerdeki dev şişme ürünler, bu yaz da oldukça popüler. Siz de çocuğunuza bu şişme ürünlerden birini alarak saatlerce suda ilerlemesine şahit olabilirsiniz.

Plaj demek deniz, kum, güneş üçlüsünün yanı sıra oyun vakti demek! Dolayısıyla yanınıza çocuğunuzun plajda oynayabileceği birkaç alternatif oyun aldığınızdan emin olmalısınız. Plaj topu, beyzbol seti, catchball, frisbee, plaj tenisi ve atlama ipi bu anlamda en çok tercih edilen oyunlardan. Küçüklerin tatiline neşe katacak oyunlardan birini seçerek plaj keyfini daha eğlenceli hale getirebilirsiniz. Hazır plajdayken ıslanmaktan korkmadan, su tabancaları ile oynayabilir, birlikte doyasıya eğlenebilirsiniz. Denizin üstü ne kadar eğlenceliyse altı da bir o kadar büyüleyici... Çocuğunuzu bu büyüden mahrum etmemeli ve yanınıza gerekli malzemeleri alarak gittiğiniz yerlerde birlikte sualtını keşfetmelisiniz. Go Hero 7 Black Edition kameralar bu anlamda en büyük yardımcınız olacaktır. Aynı zamanda birlikte fotoğraf çekerek tatilini unutulmaz hale getirebilirsiniz. D&R, unutulmaz hatıraları güzel bir şekilde ölümsüzleştirebilen Fuji Instax Mini 9 Blush Rose ile anlık baskı alabilir, tatilinizi unutulmaz hale getirebilirsiniz.

NETWORK

Rahatlığın ön planda olduğu keten gömlekler ve beyaz pantolonları sunan Network'te farklı renk ve desen seçenekleri de yer alıyor. Rahat kalıplı pantolonlara ek olarak çizgili polo yaka tişörtler ile zengin ürünlere sahip bu markada hasır detaylı ayakkabılar ve çapraz bantlı terlikler de yer alıyor. Bu ürünleri Network mağazalarında ve www.network.com.tr internet sitesinde görebilirsiniz.

BERKER ARSLAN BAC TEAM

Ev ve aile köpekleri, davranış sorunları ve rehabilitasyon alanında çalışan Berker Arslan, özel eğitim kurumlarında da özel gereksinimli çocuklarla terapi köpekleriyle çalışmalar yapıyor. İstanbul Beykoz'da 13 Temmuz'da faaliyete geçirilen BAC Team 8.000 m²'lik alana sahip merkezinde misafirlerine ev sahipliği yapıyor. Türkiye'de bir ilk olan BAC köpek ve sahiplerinin sosyalleşmesi, eğitim ve aktivite yapmaları için eğitmenler gözetiminde hizmet veriyor. Grup eğitimleri, orman yürüyüşleri ve çeşitli eğitsel çalışmalarla köpek sahipleri ve köpeklerin diğer türdaşlarıyla uyumlu olabilmeleri sağlanıyor. BAC Team kurucusu ve baş eğitmeni Berker Arslan, köpekler sahipleriyle eğitilmeli, diyerek "ortak dil, ortak yaşam" sloganını benimsiyor.

3 AYLIK ABONELİK

~~36 TL~~ **24 TL**

HEMEN ARAYIN
0212 354 36 04 / 0212 354 36 11 / 0212 354 36 27
WhatsApp Bilgi Hattı: 0552 357 00 00 www.turkuvazabone.com

TURKUVAZ DERGİ

AYHANCAN'DAN BÜYÜK BAŞARI

Porsche Mobil 1 Supercup'ta yarışan pilotumuz Ayhancan Güven, İngiltere'den birincilik elde etti.

T.C. Gençlik ve Spor Bakanlığı, Spor Toto, Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) ve Pierre Martinet desteğinde mücadele eden 21 yaşındaki milli sporcu Ayhancan Güven, Silverstone pistinde koşulan Porsche Mobil 1 Supercup dördüncü ayağından zaferle ayrıldı. 30 pilotun mücadele ettiği yarışın sıralama turlarında 2:02.288 ile en iyi zamanı kaydeden Güven, aynı zamanda bu zamanıyla pist rekorunu da kırdı. 14 Temmuz Pazar günü Formula 1 Şampiyonası 10'uncu ayağı olan Britanya Grand Prix öncesinde yapılan yarışa ilk sıradan başlayan temsilcimiz, 13 tur boyunca liderliğini koruyarak birinciliği elde etti. Damalı bayrağın altından geçen ilk isim olan Ayhancan Güven, birincilik kupasını alırken podyumda İstiklal Marşımızı dinletti ve şampiyona tarihinde ilk sezonunda yarış kazanan ilk pilot olmayı başardı. Dünya'daki en rekabetçi tek marka serisi olarak kabul edilen ve 1992 yılından bu yana FIA Dünya Formula 1 Şampiyonası yarışları öncesinde destek serisi olarak gerçekleştirilen Porsche Mobil 1 Supercup'ın beşinci ayağı Almanya Hockenheim pistinde yapılacak.

BOSTANCI LİDERLİĞİNİ KORUDU

İstanbul Otomobil Sporları Kulübü (İSOK) tarafından organize edilen ve 2019 Türkiye Ralli Şampiyonası'nın 4. yarışı olan İTO 40'ıncı İstanbul Rallisi, Castrol Ford Team Türkiye takımından Murat Bostancı-Onur Vatansever ekibinin birinciliği ile sonuçlandı. Bostancı-Vatansever ekibi bu birinciliğin ardından Türkiye Ralli Şampiyonası'ndaki liderliklerini sürdürürken, yarışın ikinciliğini BC Vision Motorsport takımından Skoda Fabia R5 ile Burak Çukurova-Vedat Bostancı, üçüncülüğünü de yine aynı takımdan Deniz Fahri-Bahadır Gücenmez ekibi kazandı.

ASFALTTAN UZAKTA

Asfalt ve gürültüyü geride bırakıp, doğa ve huzurla kucaklaşmak isteyen binlerce kişi, "4x4 Dünyası Offroad Fest"te bir araya geldi.

Bolu Mudurnu'da, 14-16 Haziran tarihlerinde gerçekleştirilen "4x4 Dünyası Offroad Fest", ortak tutkusu arazi aracı, karavan, motosiklet ve ATV araçlarıyla asfalttan çıkıp doğaya karışmak olan binlerce katılımcıyı bir araya getirdi. Festival katılımcıları, ortak kültür ve bilgi paylaşımının keyfini, şehrin karmaşasından uzak, doğanın dinginliği içerisinde, aileleriyle birlikte yaşadılar. Doğanın, katılımcıların ve araçların güvenliğine yönelik tüm önlemlerin alındığı ve harfiyen uygulandığı etkinlikte, hiçbir güvenlik sorunu yaşanmadı.

Doğada aile ve aynı ilgi alanına sahip dostlarla birlikte kamp, yaşam, eğitim ve eğlenceden oluşan kaliteli zaman konseptiyle düzenlenen festival kapsamında, çocuklar ve büyükler için 20 farklı eğitim ve atölye çalışmasının yanı sıra, 3 sohbet toplantısı gerçekleştirildi. Test sürüşleri, sohbetler ve farklı aktivitelerle zengin bir içerik sunan festival kapsamında, sevilen sanatçı Eda Baba 15 Haziran akşamı akustik konser verdi.

Festival, TOSFED, Mudurnu Kaymakamlığı ve Mudurnu Belediyesi, Offroad camiasının Bolu ve Mudurnu'da yer alan kulüp yapılanmaları Bolu Offroad Kulübü BOLOFF ve Mudurnu Offroad'un yanı sıra, Can-Am, CF Moto, AVC 4x4 Offroad Aksesuar, Crawler Karavan, Yaman JP, Outroad Academy Turkey, İlfer Offroad Custom Garage, Transanatolia, 4x4 Rescue Team, AO Smith, Aksa Jeneratör – Umay Elektromekanik, Warn Türkiye, Acıbadem Mobil, Cosy Wolf, La Marzocco ve Brown Swiss Burger&Coffee'nin sponsorluk desteğiyle gerçekleştirildi.

Otomotiv sektörünün dev markaları Ford, Mitsubishi Motors, Nissan, Peugeot, Toyota, Volkswagen Ticari Araç, Honda, Safety Turkey, Castrol Power 1 ve Aygaz Otogaz da festivalin sponsorları arasında yer aldılar.

Festivalin organizasyonunu üstlenen 4x4 Dünyası Erel Dijital Yayıncılık İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar Koordinatörü Mehmet Erel, "4x4 Dünyası Offroad Fest"in kendi alanında bugüne dek gerçekleşmiş en büyük etkinliklerden biri olduğunu dile getirdi.

Kamp odaklı bir festival olarak düzenlenen "4x4 Dünyası Offroad Fest"in katılımcıları, festival alanında kurdukları çadırlarda ve alana yakın mesafede yer alan, tarihi konaklardan çevrilmiş bölge otellerinde konakladılar. Böylece bölgenin turizm potansiyeline ve tanıtımına katkı sağlandı. Katılımcılar günlük ihtiyaçlarını ise, festival alanında kurulan halk pazarından karşıladılar.

Görüş

Koray Muratoğlu

koraymuratoglu@gmail.com

HIZ SINIRI MAĞDURLARI

"Sürat felakettir" sloganı ifade edildiği alanda; yani trafik kuralları çerçevesinde son derece doğru bir tanımlama... Çağımız şartları ve yeni dünyanın popüler, yükselen değerleri açısından baktığınızda "sürat her şeydir" demeniz gerekiyor. Ama bu tezatın konumuzda aslında rasyonel bir karşılığı yok. Kişisel olarak hayatın bu kadar hız, değişim, tüketim odaklı olmasına takıldığım için dile getirdim sanırım... Öze dönersek sürüş anında "anlamsız", "haddinden fazla", "risk yaratan" sürat gerçekten felaket sonuçlar yaratabilir... Bu arada yukarıdaki sıfatları "yavaş olmanın" önüne de koyarsanız benzer şekilde problem yaratır dip not olarak dursun...

Şehirler arası yollarda hız sınırları her ne kadar kanun koyucular tarafından belirlense de radar denetimleri olmadığı veya yetersiz olduğu zaman sürücülerce pek de önemsenmez. Yıllardır hepimiz biliriz. Ama ne zaman ki teknolojik gelişmelerle bu denetimler arttı, mecburen uyum oranı da arttı. Ancak bu sınırlar ve uygulamalardan kanımca yasaların bazı açıklarından ötürü mağdur olanlar da var! Kimler biliyor musunuz? Bana kalırsa pikaplar ve motosikletler... Peşinen söyleyeyim demiyorum ki salın motorları veya pikapları gazlasınlar... Fakat bu işte bir sorun var. Malum pikaplar ruhsatta sınıf olarak kamyonet diye geçiyor. Sorun burada başlıyor; bu araçlar kamyonet falan değil. Kasası olan her aracı kamyonet diye tanımlamak kolaycılık. Ve hız sınırları bölünmüş yollarda 85 km/s, otoyollarda 95 km/s. Motosiklerde ise 90 km/s ve 100 km/s.

Pikaplar artık teknoloji, güvenlik altyapısı, konfor ve performans anlamında uçtu gitti. Bilmem kaç HP motorlar, koca koca dizel bloklar, dört tekerlekten çekişler vs vs ama İzmir'e giderken hızın 85 km/s (Tiz bir tonla söyledim). Minibüs, otobüs ve panelvanın 5 ila 10 km/s daha yüksek bu arada. Bu ne yaman çelişki! Sen SUV'lardan farkı kalmamış, lastiği süspansiyonu arşa çıkmış bir teknoloji harikası araç al ama panelvanın ceza yemediği yerde, otobüsün ceza yemediği yerde cezayı ye otur aşşağı... Ne yapsın bu insanlar dağ yollarından mı gitsinler acaba? Nasıl olsa "off road". Ayrıca trafik polisleri de garabetin farkında laf arasında onlar da yanlışı dile getiriyorlar. Bu arada benim pikabım falan yok. Ancak son bir ayda iki farklı pikapla 2.500 km kadar yol yaptım. Hiç ceza yemedim ama samimiyetle söylüyorum fenalık geldi... Tamam Malatya'dan kayısı çekiyor olsam, TIR kullanıyor olsam gereken bu. Ama pikap kullanırken bu değil... Bu araçlar kamyonet değil. Motosiklet için de aynı durum geçerli, 1300cc 160 HP motosiklet kullanıyorsun ama hız sınırın kamyondan 5 km/s daha fazla. Tekrar ediyorum, bırakınız gazlasınlar demiyorum ama burada bir gariplik var. Geçen ay iki arkadaşım 140 km/s hızla radara girerek 1000'er lira ceza yediler. Elinizi vicdanınıza koyun motosiklet kullanıcısı için ağır bir ceza bu; sınır düşük olduğu için aşım katsayısı sert oluyor. Yol şartları gelişti, duble yollar iyi ve güzel ama ama motorcu 90'la git olmaz...

Türkiye'nin TEST uzmanı otohaber'den son bir yılın TEST ve karşılaştırma arşivi

ASLIHAN KARALAR

DEREN KARACA, AYŞE KUCUROĞLU

KLASİKLER İÇİN BULUŞTULAR

Cemiyet hayatının ünlü isimleri, 2. Uluslararası İstanbul Klasik Araç Festivali'nin açılış daveti için Oligark Beach Bar'da bir araya geldi.

İLKER-EKİN ERİM TAYALI

Antika Otomobil Federasyonu tarafından düzenlenen 2. Uluslararası İstanbul Klasik Araç Festivali'nin açılış daveti, Oligark Beach Bar'da yapıldı. DS Automobiles Türkiye ana sponsorluğunda, otohaber ve Şamdan Plus dergilerinin işbirliğiyle gerçekleştirilen davette, cemiyet ve iş dünyasının ünlü isimleri bir araya geldi. Quick Sigorta'nın co-sponsor olduğu davette ünlü isimler eğlenceli zaman geçirirken, DS Automobiles'in güncel modellerini de yakından görme fırsatı buldular.

MELDA AKSU, ZEYNEP YILMAZ

İBRAHİM ANAÇ, ÇAĞRI KUTAY

Büyük ilgi gören davet, DS Automobiles Türkiye ana sponsorluğunda, Otohaber ve Şamdan Plus dergilerinin işbirliğiyle gerçekleştirildi.

LEVENT-SERPİL KÖKEN OLUÇEÇEN, GÖKÇEN-AHMET YAŞAR

İLKER TAYALI, HALİT BOLKAN

YASEMİN ÇALIŞKAN, HALİT BOLKAN, İLKER TAYALI, JOHN D'AGOSTINO, SAYDUN GÖKŞİN

SEMA AKTAŞ, ALİ-CANDAN RAMAZANOĞLU

28-30 Haziran arasında Tüyap'ta düzenlenen 2. Uluslararası Klasik Araç Festivali kapsamında yapılan davet, klasik otomobil tutkunlarını buluşturdu.

YASEMİN GEBEŞ

BERAT AŞICIOĞLU, BERRİN AK

TUĞÇE POSTOĞLU

MUSTAFA TAVİLOĞLU, BÜLENT CANKURT

SEDA ERADLI, ALEGRA LEVİ, SEREN ERADLI

Ünlü isimler partide eğlenceli zaman geçirirken, DS Automobiles'in güncel modellerini de yakından görme fırsatı buldu.

MÜGE ARNAS, TUBA PEKSAYAR

ASLIHAN-ÖMER ABACI

ARZU KUNT

CEM-HÜLYA KALYONCU

BEGÜM-ÖMER BALLI

GÜLGÜN ÇAVUŞOĞLU

AYÇA KERİMOĞLU, GÖKÇE ÇİL

Oligark Beach Bar'daki gecede ana sponsorluğu DS AutomobIles üstlenirken, co-sponsor Quick Sigorta oldu.

İSMAİL KIZILBAY

HALİT BOLKAN, ÇAĞRI KUTAY

NAİM ARNAS, ÖYKÜ EYŞİMEZ

TAÇNUR AYDIN,
ERAY KINAY

BURCU ÖNER,
MERT VİDİNLİ

ECE KIRAL

ELİF İNCİ ARAS

Davete katılan konuklar, alanda sergilenen klasik otomobille bol bol hatıra fotoğrafı çektirip, sosyal medya hesaplarından paylaştı.

SİNEM
YILDIRIM

BURAK-MELİS
HATİPOĞLU

EDA-SARP EVLİYAGİL

"KİŞİSELLEŞTİRME HAVALIDIR"

2'nci Uluslararası İstanbul Klasik Araç Festivali'nin onur konuğu olan dünyaca ünlü otomobil kişiselleştirme (custom car) ustası John D'Agostino ile keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.

Sizi otomobil kişiselleştirmeye iten temel motivasyon neydi?
John D'Agostino: Ben bir bireyselciyim. Diğerlerinden farklı olmayı seviyorum. Kişiselleştirilmiş araçların yeri benim için ayrı. Gittiğiniz her yerde dikkatleri üstünüze çekmenizi sağlar.

İlham aldığınız temalar, dönemler veya şeyler nedir?
D'Agostino: Packard, Cadillac, Lincoln, Imperial gibi lüks stildeki otomobilleri tercih ederim. 40'lı, 50'li ve 60'lı yıllar benim ana odağım. Dönemin geleneksel tarzdaki otomobillerini de tercih ederim. Ayrıca yeni, modern otomobilleri de kişiselleştiriyorum. Günümüzün çağdaş görünümü de beni etkiliyor.

Kişiselleştirmeye en uygun otomobil, dönem veya tarz nedir?
D'Agostino: 1949-1951 Mercury kişiselleştirmek için en çok arzu edilen otomobildir diyebilirim. Onlar "Kişiselleştirme Kralı" otomobiller olarak kabul edilir. Mercury, diğer Amerikan yapımı otomobillerden daha fazla özelleştirilmiş modellere sahiptir. Çoğu geleneksel tarzda yapılır, ancak genç kuşaktan bazıları onları çağdaş bir tarzda kişiselleştirir.

İyi bir kişiselleştirme için olmazsa olmaz nelerdir?
D'Agostino: Genellikle üst kısımları keser, gövdeyi kanallara ayırır ya da böler, ızgara-

ya farlara ve stop lambalarına yeni bir tarz kazandırır, özel paneller imal eder, tüm amblemleri kaldırarak arabayı tamamen biçimlendirir, kapı kolları gibi parçaları çıkarırsın. Yüksekliği ayarlanabilir havalı süspansiyon sistemi kullanır, özel şeker pembesi veya inci renklerde boyar ve bu 60'lı yıllar görünümü için Metalflake (simli boya) kullanırsın.

Kendi otomobiliniz nedir? Modern otomobillerden hangilerini beğeniyorsunuz?
D'Agostino: Günlük otomobilim inci beyazı bir Lincoln MKX. Ayrıca Cadillac SRX'im var. Bunların dışında yine inci beyazı 2013 model bir Lexus ES350 kullanıyorum. Lüks ve konforlu otomobilleri seviyorum.

Yaptığınız en iyi üç custom (kişiselleştirme) projesi nedir?
D'Agostino: Bugüne kadar yaptığım yüzden fazla otomobilin tamamı. Bunlardan üçü bana ait: 1940 Mercury (Stardust), 1940 Packard (Gable) ve 1958 Packard (Rita). Yine de en iyi üç otomobilden biri olması muhtemel olan ise şu anda Hollywood Bulvarı'ndaki La La Land'de sergilenmekte olan 1959 Cadillac Eldorado Biarritz Conv, nam-ı diğerElvis II.

En çok zorlandığınız otomobiller hangileri oldu?
D'Agostino: 1958 Lincoln Continental ve 1958 Packard. Her ikisi de çok fazla kişiselleştirmeye ihtiyaç duyan çok kutumsu otomobillerdi. Fakat ikisi de harika oldu ve geniş bir Avrupa ve Asya turnesinin yanı sıra Kanada'ya da uğradılar. Ayrıca Los Angeles, Kaliforniya'daki dünyaca ünlü Petersen Otomobil Müzesi'nde sergilendiler.

Türkiye'de yollarda gördüğünüz otomobiller hakkında ne düşünüyorsunuz?
D'Agostino: İstanbul Klasik Araç Festivali'ne katıldığımdan beri gösterideki Amerikan otomobillerinin çeşitliliği ve kalitesinden çok etkilendim. Türkiye halkı Amerikan kültürünü seviyor gibi görünüyor ve beni çok gururlandırıyor. Amerikalıların İstanbul şovunun fotoğraflarını ve videolarını gördüklerinde çok etkileneceklerinden eminim. Amerikalılar 2020'de İstanbul Klasik Araç Festivali'ni istila ederse şaşırmam. Umarım gelecek yıl bir Hollywood ünlüsünü davet edebiliriz. İstanbul şovu gelecekte dünya klasında bir şov olma yolunda.

Japon tarzı modifiye hakkında ne düşünüyorsunuz?
D'Agostino: Genç nesli giderek otomobil biçimlendirmeye yöneliyor ve bence bunda bir sorun yok. Amerikan olmayan otomobilleri farklı bir tarzda değiştiriyorlar. Avrupa'da asla bitmeyecek bir trend. Fakat son zamanlarda birçok kişi de Amerikan klasikleri, custom, hot rod ve muscle car inşa ediyor. İster modifiye edilmiş ister kişiselleştirilmiş olsun, bu tarz otomobillere sahip olmak bence havalıdır.

İstanbul Klasik araç Festivali önümüzdeki yıllarda dünya klasında bir klasik otomobil şovu olma potansiyeli taşıyor.

Kristal ödül hakkında bilgi verir misiniz?
D'Agostino: Amerika'da ve farklı ülkelerdeki organizasyonlarda uzun yıllardır "Kristal Ödülleri" sunuyorum. Beni dünyanın dört bir yanındaki gösterilere özel bir konuk olarak davet ettiği için, sponsorum Sonax'a teşekkür ederim. Onlar Kristal Ödülün sponsoru, ben kendime göre şovdaki en iyi otomobili seçiyorum. Ona genellikle Mükkemellik Ödülü ya da Custom D'Elegance Award (kişiselleştirilmiş zarafet) diyorum.

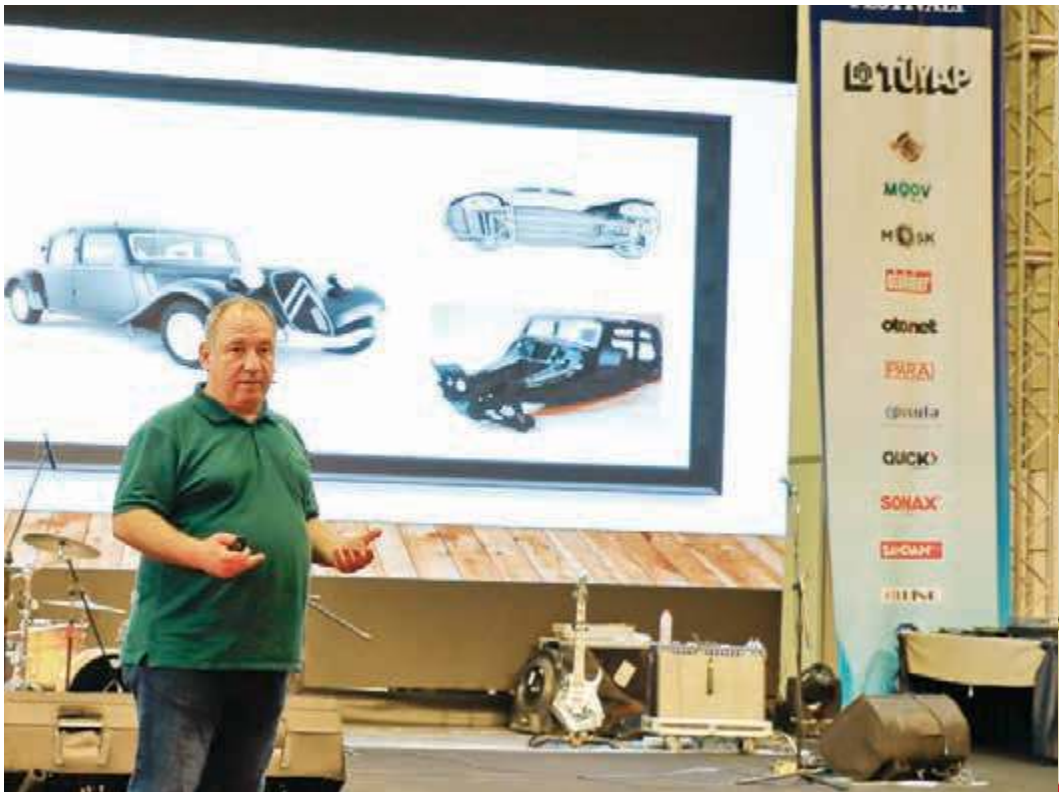
Yazı: Eray Özgür.
Fotoğraflar: Ersan Sezer

DOPDOLU BİR

FESTİVAL

İstanbul TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde 28 ile 30 Haziran tarihleri arasında düzenlenen 2. Klasik Araç Festivali'nde 600'den fazla araç sergilendi. Paneller, açık arttırmalar ve çeşitli aktivitelerin de yapıldığı bu festivali 10.000'den fazla kişi ziyaret etti.

Panelde genel yayın yönetmenimiz Halit Bolkan otomobil güvenliği tarihi ile ilgili konferans verdi. Halit Bolkan, organizasyona katkılarından dolayı AOF Genel Sekreteri İlker Tayalı'dan plaket aldı.



Açık arttırmaya katılacak araçlar, artırma öncesi sergilendi.

1977 Fiat 131

1954 Triumph TR2 Roadster

Bu yıl ikinci kez düzenlenen Klasik Araç Festivali'nde otomobil tarihine damga vuran otomobiller, ünlülerin araçları, açık arttırmalar, paneller ve çeşitli etkinlikler vardı. Otomobillere ek olarak otobüsler, kamyonlar, motosikletler ve traktörler sergilendi. Özellikle ünlülerin geçmişte kullandığı araçlar çok dikkat çekti. Mesela Rock'n Roll'un efsanesi Elvis Presley'in 1954 model Cadillac Fleetwood Series 60'ı, Marilyn Monroe'nun 1956 Model Ford Thunderbird'ü, Steve McQueen'in 1960 Porsche 356'sı, Harry Potter'ın 1959 Ford Anglia'sı ve Kara Şimşek filminin 1982 Pontiac Trans Am'ı da sergilenen araçlardandı. Yeşilçam ünlülerinin kullandıkları otomobiller de ayrı bir bölümde yer aldı. Hulusi Kentmen'in yıllarca kullandığı 1952 model Plymouth Cambridge, Zeki Alasya'nın 1960 model Chevrolet Impala'sı, Müzeyyen Senar'ın sıfır olarak satın aldığı 1970 model Anadol'u, Ayhan Işık'ın 1966 model Mercedes'i ve Sadri Alışık'ın 1957 Chevrolet Bel Air'i fes-

1959 model Cadillac Eldorado

1974 model Scania 111

1974 Dodge Challenger

Devrim'in replikası

1958 model Mercedes 190 SL

1971 Citroen 2 CV ve 1964 Land Rover Series 2A

1976 model Ford D1210 ve 2019 model Ford F-Max

4. Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'e ait 1967 model Cadillac.

8. Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın vefat ettiği 1970 Mercedes.

Çocukların boyama aracı

1951 model MAN AS 330 A

1950 model Peugeot 203

AOF Genel Sekreteri İlker **Tayalı**

"Geçtiğimiz yıl bu festivali klasik otomobil festivali olarak düzenlemiştik. Bu yıl düzenlenen 2. Klasik Araç Festivali'ne 600'den fazla araç katıldı. İsmimizi Klasik Araç Festivali olarak değiştirdik. 30 yaşını aşmış, otomobil, kamyon, kamyonet, motosiklet ve bilumum motorlu araçlar antika veya klasik olarak kabul ediliyor. Federasyonumuzun amacı, tarihi değeri haiz antika eşya veya klasik, motorlu kara taşıtlarının ülkemize kazandırılması, sevdirilmesi ve daha da önemlisi otomotiv sanayinin gelişim sürecinin detaylarının gelecek nesillere aktarılabilmesine imkan vermektir. Daha da önemlisi bu tarihi taşıt mirasımızın korunması gerekiyor. Sesimizi duyurabilmek adına yaptığımız etkinliklerden biri de geçen se ne başlattığımız Uluslararası Klasik Araç Festivali. Geçmişte bu otomobilleri kullananlara nostalji yaşatmaya, aynı zamanda yeni nesle klasik otomobili sevdirmeye bunun ne kadar özel bir hobi, kültür ve güzel bir paylaşım olduğunu göstermeye çalışıyoruz. Tüm bunlarla da farkındalık oluşturup devlet nezdinde bu otomobillerin mevzuatlarıyla ilgili problemlerine çözümler bulabilmeyi amaçlıyoruz."

tivalde yerini aldı. Ayrıca ilk Türk otomobili Devrim'in replikası da organizasyonda yerini almıştı. Devrim filminin de sürekli gösterimi de yapıldı. Sergilenen 1934 model Rolls-Royce, 1 milyon dolarlık fiyatıyla en pahalı otomobil olarak öne çıkarken festivalin en hızlısı ise 300 km/s maksimum hıza ulaşan 1997 Ferrari F355 Spider oldu. En yaşlı otomobil olarak 1926 Ford Model T sergilenirken, 1929 Ford Model A40 Mail Truck da en ilginç araçlardan biriydi.

Ural Ataman ve Mehmet Arsay Klasik otomobil müzelerinin araçları da festivalde sergilenirken Gelibolu'da bulunan traktör müzesinden de 4 klasik traktör, meraklılarını karşıladı. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti'nin 8. Cumhurbaşkanı merhum Turgut Özal'ın içinde vefat ettiği 1970 model Mercedes 230 ambulans da klasikler arasındaydı. Dördüncü Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in 1952 model Cadillac Fleetwood'u da organizasyonun önemli araçlarındandı. Ayrıca Cadillac Eldorado'lar, Jaguar E-Type'lar, Morgan modelleri, Ferrari Testarossa, Pors-

Yedek parçalar, aksesuarlar ve model otomobiller fuarda yerini aldı.

Çocuklar için yapılan trafik eğitim parkı.

otohaber standında Classic Car Dergisi de tanıtıldı.

Anadol'un neredeyse her versiyonu sergilendi.

1971 model 4 kapılı Anadol A2 MK1

Müzeyyen Senar'ın 1970 model Anadol'u

1975 model Böcek ve 1973 model Anadol STC ve

che 356, Austin Mini Cooper, Mercedes 190 SL, Wartburg 311, Lincoln Continental, Chevrolet Corvette, Audi Coupe Quattro ile Audi V8 gibi çok sayıda otomobil ana salonda sergilendi. Panellerin de yer aldığı ana salonda düzenlenen müzayededede 1960 model Chevrolet Impala 230.000 TL'ye alıcı buldu. Ayrıca Celebrity Kustoms markasıyla dünya çapında tanınan John D'Agostino tarafından custom tarzı olarak tasarlanan ve İzmir'deki Key Museum'a ait olan Stutz marka araç da ana salonun öne çıkan otomobillerdendi.

Bir diğer salonda sergilenen Anadol modelleri ve Renault 12'ler yine bizi geçmişe doğru yolla çıkarttı. Aynı salonda yer alan custom otomobiller ve custom olmak için müşterilerini bekleyen çıplak karoserli araçlar da klasik otomobil endüstrisinin ne kadar renkli olduğunun bir göstergesiydi. Yine bu salonda Porsche 912, Fiat X1/9 ve Dodge Power Wagon ile VW modelleri de alıyordu.

Otohaber Dergisi standının da yer aldığı dördüncü salonda otomobil temalı aksesuarlar, yedek parçalar, sahaflar, model otomobil stantları yer aldı. Trabant'ların ve Murat 124'lerin karşıladığı başka bir salon-

Otohaber Dergisi Genel Yayın Yönetmeni İlker Halit Bolkan ve Murat 124 İstanbul Klubü yöneticisi Metin Erdağı

1974 BMW 2002

1966 Ford Mustang Convertible

Oyak Renault tarafından 1971'de Bursa'da üretimine başlanan Renault 12 bizi geçmişe götürdü.

Türkiye'ye özgü Magirus E80 ve Dodge S 100

1997 Ferrari F355 Spider

1958 Plymouth Belvedere

da Ford Transit, Granada, Taunus ve Capri modelleri sergilendi.

Başta Chevrolet olmak üzere Oldsmobile'den Plymouth'a, Cadillac'tan Pontiac'a kadar çok sayıda Amerikan otomobili de yine ayrı salonlarda yer aldı. Büyük bir salon ise Murat 131'e ayrılmıştı ve bu bölümde yer alan tek kapılı Fiat 131'ler de bu alanı renklendirdi.

Ayrıca 70'li yılların Mercedes ve BMW'leri de bizi geçmişe götürürken klasik otomobil üzerine çeşitli panellerin de gerçekleştiği bu organizasyonda Kırmızılı Çocuklar Derneği tarafından yapılan sosyal sorumluluk projesiyle çocuklar için oyun, eğlence ve workshop alanları yer aldı. Yine çocuklar için hazırlanan Volkswagen ve Trabant marka otomobillerde boyama etkinliği düzenlendi. Klasik otomobillerle ilgili video gösterimleri, söyleşiler, mini konserler, dans gösteri de yapıldı. Klasik otomobilleri sevdirmek ve önemini vurgulamak için düzenlenen bu organizasyonda 7'den 70'e her yaştan insan katıldı.

Yazı: Baturhan Boyacılar
Fotoğraflar: Ersan Sezer

1966 MG B Roadster 1966

1950 Oldsmobile 76 Sedan

KARŞILAŞTIRMA

ROLLS-ROYCE CULLINAN, BMW ISETTA

Aralarında yaklaşık 60 yıl olan bu iki taşıtın buluşmasında otomotiv endüstrisinin nereden nereye geldiğini de görmüş olacağız.

TEST

MERCEDES CLA

Kompakt sınıfının öncü dört kapılı coupesi yeni neslinde daha fazla ayrıcalık ve özel olma hissi sunma amacında.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

PORSCHE CAYENNE S COUPE

911 ruhunu SUV sınıfında da yaşamak isteyenler için geliştirildi.

İNTERAKTİF

ABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı www.otohaber.com.tr
Tamamen yeni içeriği, güncel haberleri ve dergi sayfalarına sığdıramadığımız ekstralarıyla rekorlar kırmaya devam ediyor.

İPHONE UYGULAMASI!

1- *En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları.*
2- *otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları.*
3- *otohaber TV, yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz.*

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşleriniz için OTOHABER yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra 4122'ye kısa mesaj atın.
Tüm operatörlerden 4122'ye mesaj atabilirsiniz.
Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1,60 TL olarak ücretlendirilir.
MH: 0216 531 73 73

www.facebook.com/otohabercomtr

twitter.com/otohaberdergisi

HALI BAGAJ HAVUZU

aklın yolu bir...

NonWoven Halı Bagaj Havuzları

- Alev Almaz
- Su Geçirmez
- Ses İzolasyonu
- Isıya Dayanıklı
- Hafif
- Kaymayı Engeller
- Koku Geçirmez
- Elastik
- Geri Dönüşümlü

Yerli Sermaye 100% Türk Malı

OUR STANDARD YOUR GUARANTEE

ISO 9001 Quality
ISO 14001 Environment
OHSAS 18001 Health & Safety
ISO/TS 16949 Global Automotive

info@halibagajhavuzu.com www.halibagajhavuzu.com 0850 201 9002

TUTKULARINIZIN MÜHENDİSLİĞİ.

YENİ BMW 3 SERİSİ.

Benzersiz tasarımı, hayata dokunan teknolojileri ve rakipsiz performansıyla tutkularınızı harekete geçirmek için yaratıldı. Yenilenen üstün özellikleriyle efsane BMW 3 Serisi, mükemmelliği bir kez daha tanımlamak için Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda.

Sheer
Driving Pleasure

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.